

MANUEL

D'ARCHÉOLOGIE PRÉHISTORIQUE CELTIQUE ET GALLO-ROMAINE

PAR

J. DÉCHELETTE

- I. — Archéologie préhistorique. Age de la pierre taillée. Age de la pierre polie (743 p., 250 ill.).
 - II. — L'Age du bronze (535 p., 212 ill., 5 pl. h. t., 1 carte).
 - III. — L'Archéologie celtique ou protohistorique. Premier âge du fer ou époque de Hallstatt (400 p., 170 ill., 8 pl. h. t., 2 cartes).
 - IV. — L'Archéologie celtique ou protohistorique. Second âge du fer ou époque de la Tène (700 p., 358 ill., 6 pl. h. t., 2 cartes).
 - V. — Archéologie gallo-romaine, par A. Grenier. — *Première partie* : Généralités. Travaux militaires (v. 619 p., 232 ill., 2 cartes.)
(Couronné par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres : Grand Prix Gobert, 1932.)
- VI (1 et 2). — Archéologie gallo-romaine. *Deuxième partie* : L'Archéologie du sol. — Routes. Navigation. Occupation du sol. 2 volumes.

En préparation :

- VII et VIII. — Archéologie gallo-romaine. *Troisième et quatrième parties* : Les monuments. Architecture et sculpture. — Les instruments de la vie privée.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays y compris la Suède, la Norvège et l'U. R. S. S.

Copyright by Auguste Picard, le 30 Août 1934

MANUEL

D'ARCHÉOLOGIE GALLO-ROMAINE

PAR

Albert GRENIER

PROFESSEUR D'ANTIQUITÉS NATIONALES ET RHÉNANES
A LA FACULTÉ DES LETTRES DE STRASBOURG

DEUXIÈME PARTIE

L'ARCHÉOLOGIE DU SOL

★ ★

NAVIGATION — OCCUPATION DU SOL



PARIS

ÉDITIONS A. PICARD

82, RUE BONAPARTE, 82

1934

LES VOIES NAVIGABLES ¹

CHAPITRE XII

LES COMMUNICATIONS FLUVIALES ET LES PORTS DE MER

SOMMAIRE. — I. Le réseau des voies fluviales, p. 473. — II. Les ports de la Méditerranée, p. 476; Marseille, p. 476; les ports de Narbonne, p. 483; le port d'Arles, p. 493. — III. Les ports de l'Océan, p. 510; les textes antiques, p. 511; les vestiges archéologiques; *Portus Brinnates*, p. 521; à l'embouchure de la Seine, p. 524; Bordeaux, p. 525; Boulogne, p. 527.

DEUXIÈME SECTION

LES VOIES NAVIGABLES

I

LE RÉSEAU DES VOIES FLUVIALES

A côté des routes et en liaison avec elles, les communications par eau ont joué en Gaule un rôle tout particulièrement important. La navigation fluviale remontait certainement au moins à l'époque celtique ²; elle a fait l'admiration des Romains à leur arrivée dans le pays et c'est cette admiration qu'exprime Strabon, attribuant à la sollicitude de la Providence l'heureuse disposition de ces cours d'eau dont les Gaulois avaient su faire si bon usage. Ces textes de Strabon sont bien connus. Nous croyons cependant, en raison de leur importance, devoir en reproduire ici la traduction.

1. Nous renverrons pour toute cette partie à l'excellent livre de L. Bonnard, *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine*. Paris, Picard, 1913, non moins qu'aux chapitres de C. Jullian, *Hist. Gaule*, V, p. 129 sq.; 161 sq.

2. J. Déchelette, *Manuel*, IV, *Époque de la Tène*, 1927, p. 1080. La Tène et Chalon-sur-Saône sont des ports de rivière gaulois. Pour Chalon, Déchelette, *La collection Millon*, 1913, p. 155 sq.; pour La Tène, P. Vouga, *La Tène*, 1923. Sur Chalon voir en outre Bonnard, *La navigation*, p. 239.

IV, 1, 2. L'ensemble du pays se trouve arrosé par les fleuves qui descendent des Alpes, des Cévennes et des Pyrénées, pour aller se jeter, les uns dans l'Océan, les autres dans la Méditerranée. Les régions qu'ils traversent sont la plupart du temps des plaines ou des collines formant des bassins favorables à la navigation. Les cours d'eau sont si heureusement disposés les uns par rapport aux autres qu'ils livrent passage d'une mer à l'autre et n'imposent que de brefs parcours terrestres et à travers des plaines faciles ; la majeure partie des trajets se fait par eau aussi bien dans un sens que dans l'autre. Le plus favorable à ce trafic est le Rhône en raison des nombreux affluents qu'il reçoit et parce qu'il vient se jeter dans notre mer après avoir traversé les régions les plus fertiles de la Gaule...

IV, 1, 14... En somme on pourrait voir là l'œuvre d'une Providence qui aurait disposé cette topographie non pas au hasard mais suivant un plan. Le Rhône, en effet, peut être remonté très haut et par des embarcations de fort tonnage ; en outre il conduit en de nombreuses régions par le canal de ses affluents, navigables eux-mêmes et pouvant porter de fortes charges. Du Rhône on passe en effet à la Saône et au Doubs qui viennent s'y jeter ; puis, par voie de terre, les marchandises sont transportées jusqu'à la Seine dont le cours conduit à l'Océan chez les Lexoviens et les Calètes et de là en Bretagne qu'atteint une traversée de moins d'un jour.

D'autre part, comme le courant du Rhône est rapide et difficile à remonter, une partie des marchandises s'achemine plutôt par terre et les charrois, traversant l'Auvergne, atteignent la Loire quoique le Rhône ne soit pas non plus très éloigné d'une partie de ces régions. Mais la voie de terre est plane et assez courte — environ huit cents stades¹ — ; sa facilité conduit donc à ne pas remonter le fleuve. A l'issue de la route, la Loire reçoit donc les marchandises ; elle coule des Cévennes vers l'Océan.

En partant de Narbonne, on remonte un instant le cours de l'Aude, puis une route de sept ou huit cent stades amène à la Garonne qui descend vers l'Océan ».

Nous trouvons là un schéma résumé de la navigation fluviale en Gaule. On y ajoutera le Rhin que l'on atteignait aisément de la vallée du Doubs. Les affluents du Rhin, l'Aar en Suisse, la Moselle sur la rive gauche, le Neckar et le Main sur la rive droite, fournissaient également d'excellentes voies navigables². Pour réunir le bassin du Rhin à celui du Rhône, les Romains avaient même projeté, sous Néron, la construction d'un canal

1. Rappelons que le stade vaut 184 m. 8375 (*Dict. Antiq.*, s. v., p. 1456) ; en chiffre rond, 185 mètres. 800 stades = 148 kilomètres.

2. C. Jullian, *Hist. Gaule*, V, p. 163 ; VI, p. 401, n. 2. L. Bonnard, *La navigation*, p. 117-121.

de la haute vallée de la Saône à la Moselle. Le texte de Tacite à ce sujet¹ complète ceux de Strabon.

Paulinus Pompeius et L. Vetus étaient, à cette époque, les chefs de l'armée (de Germanie). Pour ne pas laisser le soldat inoccupé, Pompeius acheva l'œuvre entreprise par Drusus soixante-trois ans auparavant, c'est-à-dire la digue destinée à maîtriser le cours du Rhin ; quant à Vetus il s'appropriait, au moyen d'un canal entre la Moselle et la Saône, à relier les deux rivières, de manière à ce que les convois d'approvisionnement amenés par mer, puis remontant le Rhône et la Saône, pussent emprunter ensuite le cours de la Moselle pour arriver au Rhin et de là à l'Océan ; on évitait ainsi les embarras de la route de terre et la navigation servait de trait d'union entre les rivages de l'Occident et du Septentrion. Mais ce projet excita la jalousie du légat de Belgique Aelius Gracilis ; il détourna Vetus d'amener ses légions dans une province qui n'était pas la sienne et de gagner les sympathies des Gaulois, entreprise qui serait, répétait-il, un sujet de crainte pour l'empereur. C'est ainsi que souvent on fait échouer les tentatives honorables.

Outre les grands fleuves et les principales rivières, de très médiocres cours d'eau qui paraissent aujourd'hui impropres à la navigation ont été utilisés par le trafic gallo-romain. Ici encore, les faits du Moyen Age peuvent fournir d'utiles indications à l'archéologie antique². Comme pour l'étude des routes on devra donc, pour l'étude des communications par voie fluviale, tenir le plus grand compte des documents du Moyen Age et des noms de lieu³. L'existence de la navigation, à une période même récente, doit attirer l'attention et conduire à la recherche des monuments ou des vestiges établissant que le cours d'eau a été utilisé par les Gaulois et les Romains. On peut admettre que la navigation fluviale gallo-romaine a été extrêmement développée et que les moindres cours d'eau ont joué exactement le même rôle que les innombrables chemins vicinaux dont on retrouve les traces.

1. Tac., *Ann.*, XIII, 53, vers 58 ap. J.-C.

2. Cf. P. Roussier, *Notes historiques sur la rivière du Maine ou Mayenne*, Laval, Goupié, 1924. Sur la navigation de la Vienne, M. Deloche, *L'Énigme de Civaux*, p. 70-74. Sur la navigation de la Vienne et du Clain, M. Deloche cite P. Rambaud, *La navigation du Clain*, dans *Bull. Antiq. de l'Ouest*, 1895-97, 2^e série, VII, p. 237 sq ; *Le commerce du Poitou par le Clain et par la Vienne au XVII^e siècle*, *ibid.*, 1920, p. 450 sq.

3. Cf. M. Deloche, *L'Énigme de Civaux*, p. 72 : « La navigabilité de la Vienne est d'abord attestée par l'abondance des lieux dits de signification précise et dont on ne peut discuter la valeur car ils sont l'histoire du sol, terre et eau... *Le Port, le Port de Moussac, le Grand et le Petit Port, le Port du Moulin*, etc. Sur les noms de ce genre cf. ci-dessus, p. 268 et notes.

II

LES PORTS DE LA MÉDITERRANÉE.

« De tous les cours d'eau de la Gaule », disait Strabon, « le plus favorable au trafic fluvial est le Rhône, en raison des nombreux affluents qu'il reçoit et parce que, après avoir traversé les régions les plus fertiles du pays, il vient se jeter dans notre mer (la Méditerranée) qui est bien autrement importante que la mer Extérieure (l'Atlantique) ¹. »

Les ports les plus considérables sont donc ceux de la Méditerranée. Par eux s'établit la liaison entre le trafic intérieur gaulois et le grand commerce gréco-romain. Cherchons à nous représenter l'image des plus grands de ces ports afin que leur modèle permette d'imaginer et de comprendre les organisations qui peuvent être mises au jour en des points secondaires du littoral français ².

1. *Marseille.*

Marseille qui, durant la période de l'indépendance, avait été le grand port grec de la Gaule, subit pendant l'époque romaine une indéniable décadence ³. Sa lutte contre César, en 49 av. J.-C., et sa défaite l'ont ruinée. L'Empire romain semble n'avoir rien fait pour son relèvement. Au contraire il a favorisé ses concurrentes, Narbonne et Arles. Marseille se trouve ainsi isolée du trafic intérieur de la Gaule romaine. Elle n'est plus

1. Strab., IV, 1, 2; cf. ci-dessus, p. 474.

2. Nous avons étudié, dans notre premier volume, p. 299 sq., le port militaire de Fréjus : *ναυσταθμὸν τοῦ Κεζάρους τοῦ Σεζάρου*, comme le qualifie Strabon (IV, 1, 9) : l'arsenal de César-Auguste. Ce caractère militaire n'a peut-être pas, au cours de l'époque romaine, exclu tout commerce. Deux lingots de plomb ont été trouvés à Fréjus sur les six qu'a fournis l'ensemble de la Gaule (M. Besnier, *Le commerce du plomb à l'époque romaine*, dans *Rev. Arch.*, 1920 et 1921; particul. 1921, 1, p. 66 sq.). Ils pouvaient être destinés à l'exportation aussi bien qu'à l'usage de la flotte de Fréjus. Les fouilles que poursuit le docteur Donnadieu dans les établissements de la flotte militaire de Fréjus nous apporteront fort probablement des lumières nouvelles sur l'histoire de cette flotte et de son port d'attache (cf. C. R. *Acad. Inscr.*, 1932 p. 115-118). On trouvera le plan de la ville et du port de Fréjus dans *Forma Orbis romani*, *Carte arch. Gaule romaine*, publiée sous la direction de M. A. Blanchet, carte 2, 1932.

3. Nous renvoyons, pour tout ce qui concerne Marseille, au beau livre d'histoire

qu'une façade sur la mer, centre obscur du cabotage toujours actif le long de la côte, depuis Nice jusqu'aux ports d'Espagne. Nous n'y trouvons pas trace du grand commerce de la Gaule avec les autres rivages méditerranéens.

Le port subsiste néanmoins avec ses installations et la ville demeure importante. Comme Athènes, elle est devenue un centre scientifique. Sa vieille civilisation fait d'elle la capitale intellectuelle de la Narbonnaise ¹. Vers le milieu du 1^{er} siècle de notre ère, le géographe Pomponius Mela paraît indiquer que le port est encore toute la ville ². Strabon, un peu auparavant, à la fin du règne d'Auguste, décrit sommairement la ville et son port mais parle surtout de l'ancien port de guerre ³ : « Marseille », dit-il, « est située sur un terrain rocheux. Son port s'étend au-dessous d'un rocher en forme d'amphithéâtre qui regarde le midi. Ce rocher est bien fortifié ainsi que la ville tout entière, qui est assez grande. Dans la haute ville s'élève le temple d'Artémis d'Ephèse et celui d'Apollon Delphinios.... Les Marseillais possèdent encore des loges pour les vaisseaux et un arsenal, mais ils n'ont plus cette quantité de vaisseaux, d'armes et d'engins de toute sorte, nécessaires pour les armements navals. Pourtant il reste encore chez eux des traces de leurs anciens goûts particulièrement pour la construction des machines et pour les armements maritimes. »

Ce port antique de Marseille n'est autre que le port Saint-Jean ou Vieux-Port actuel. Au 1^{er} siècle de notre ère le poète

qu'est l'ouvrage de Michel Clerc, *Massalia, Histoire de Marseille dans l'Antiquité, des origines à la fin de l'Empire romain d'Occident*, t. I, *Des origines jusqu'au III^e s. av. J.-C.*, 1927; t. II, 1929; Marseille, Tacussel, in-4^o, 480 et 490 p., nombreuses figures et planches. Cf. *Manuel*, t. I, p. 285-287. — *L'essai de topographie de Marseille antique et médiévale* de E. H. Duprat, dans t. XIV des *Bouches-du-Rhône, Encyclopédie départementale*, Marseille, 1933, 117 p. et un plan, que nous n'avons pu utiliser ici, contient bon nombre d'observations justes. Mais un fâcheux esprit de polémique, en exagérant la portée de ces observations, diminue l'autorité des conclusions. Sauf en quelques détails, qui restent douteux, les grandes lignes de la topographie marseillaise sont bien celles qu'indique M. Clerc.

1. Cf. Clerc, *Massalia*, II, p. 313-330.

2. II, 5, 77: *Post Athenopolim* (peut-être Saint-Tropez, Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 179) et *Olibiam* (Hyères) et *Taurin* (Sanary?) et *Citharistam* (La Ciotat?) est *Lacdon Massilitensis portus* et in eo est *Massilia*. Sur ces colonies marseillaises de la côte de Ligurie, cf. Clerc, *Massalia*, I, p. 249-263 et, sur les stations de l'Itinéraire maritime de Toulon à Marseille, R. L'v'gand, *Mélanges École fr. Rome*, 1926, p. 124-139, et J. Mouquet, *Rev. Arch.*, 1931, 2, p. 123-135.

3. IV, 1, 4 et 5.

Rufus Festus Avienus, qui met en œuvre des documents beaucoup plus anciens et traduit notamment un périple grec du IV^e ou III^e siècle avant notre ère, le décrit de façon parfaitement reconnaissable¹. « A qui arrive du large se présente le rivage ; une voie étroite (le goulet) s'ouvre à travers les ondes ; la haute mer baigne le flanc de la ville (rivage occidental) ; l'eau stagnante (le port) longe la ville basse, de sorte que l'eau partout répandue lèche la ville haute et la ville basse ; la cité est presque une île. » (Fig. 157).

Avouons d'ailleurs que, pour bien se rendre compte de l'exactitude de cette description, le commentaire topographique de M. Clerc n'est pas superflu². Si la haute mer, repoussée aujourd'hui par le bassin de la Joliette, baigne en effet l'un des flancs de la vieille ville, le vieux port longe simplement le côté méridional de ce qu'on peut appeler la ville basse (quai du port). Entre ces deux eaux la cité représente un cap dont l'extrémité est le fort Saint-Jean mais non pas une presqu'île. M. Clerc établit que, dans l'Antiquité, le port se prolongeait par une sorte de corne dirigée à peu près dans le sens de la rue de la République actuelle et, d'autre part, vers la Cannebrière, fort probablement par un petit cours d'eau, le Lacydon proprement dit, dont le vieux port n'était que l'embouchure. Entre ces deux eaux s'étendait (place de la Bourse et au delà) un terrain marécageux facilement inondé, justifiant pleinement l'indication *stagnum lambit urbem... civitas paene insula est*.

En laissant de côté toutes les considérations stratigraphiques et historiques, deux trouvailles archéologiques établissent nettement cette topographie.

C'est d'abord celle des restes d'un bateau de commerce faite en août 1864, à 3 mètres de profondeur environ, lors de la construction de l'immeuble n° 3 de la rue de la République,

1. *Ora maritima*, v. 691-694. Nous suivons la traduction et l'explication de M. Clerc, *Massilia*, II, p. 167-168.

V. 690 :

Massilia et ipsa est cuius urbis hic situs.

Pro fronte littus praecipit ; tenuis via

Patet inter undas ; latera gurgis adluit ;

Stagnum ambit urbem et unda lambit oppidum

Laremque fusa ; civitas paene insula est.

Cf. Caes., *Bell. civile*, I, 1, 3 : *Massilia... jere ex tribus oppidi partibus mari altitatur.*

2. *Massilia*, II, p. 168 sq.

à 60 mètres environ du quai actuel¹. Cette profondeur de 3 mètres représente à peu près le niveau de la mer. La carcasse

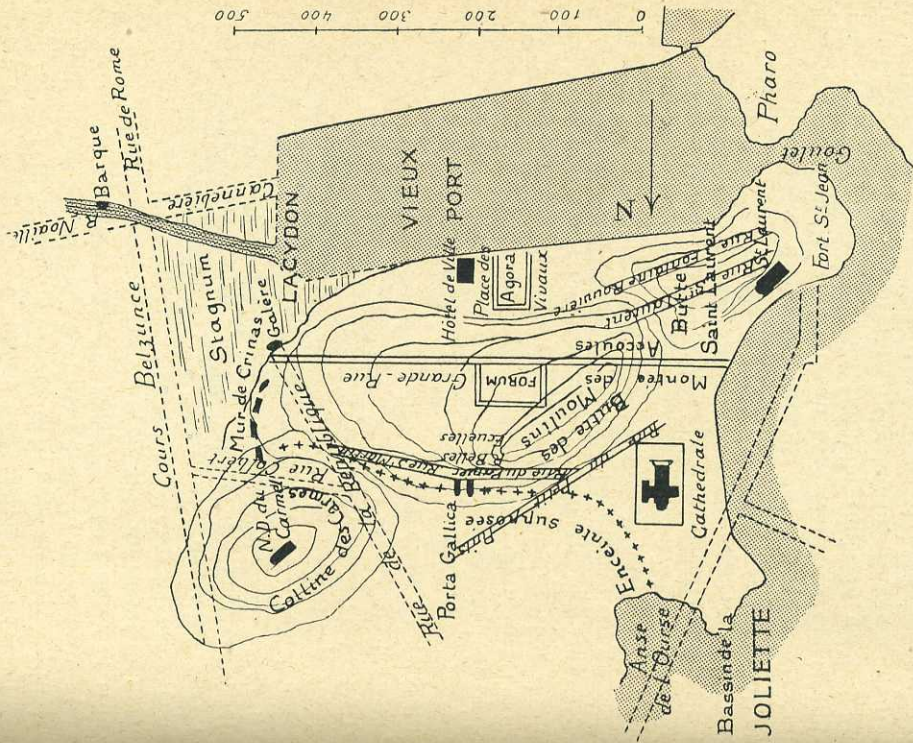


Fig. 157. — Marseille antique.

du bateau s'enfonçait à 2 ou 3 mètres plus bas. On a pu la suivre sur une longueur d'environ 17 mètres et reconnaître

1. Clerc, *ibid.*, p. 174 sq. et fig. 2, p. 173

que la largeur en était de plus de 7 mètres. Une partie a été dégagée et se trouve au Musée Borély ; c'est la « galère du Musée Borély », laquelle galère n'est qu'un bateau rond, un bateau de charge. Mais la plus grande partie du navire reste engagée sous la maison. Dans le voisinage on a reconnu les restes d'un second bateau. Des monnaies de César ou de peu postérieures, incrustées dans le bois, semblent dater la trouvaille du début de notre



Fig. 158. — Restes d'une barque antique trouvés dans le sous-sol de Marseille. (M. Clerc, *Massalia*, II, p. 177, fig. 3.)

ère. Ces bateaux sont morts de vieillesse à quai. Le port esquissait donc, de ce côté, un retour vers le nord, entre l'éminence qui porte la vieille ville et la butte des Carmes sur laquelle, en 49, César avait établi son camp.

La seconde trouvaille établit de même l'existence d'un cours d'eau qui devait suivre la direction de la Cannebière. En 1898, lors de la construction des Nouvelles Galeries rue Noailles (continuation de la Cannebière au delà du cours Belzunce et de la rue de Rome), à 12 mètres au-dessous du niveau actuel, la recherche d'un terrain solide pour les fondations amena la découverte d'une barque de petites dimensions, barque de pêcheur, évidemment, qui reposait sur un fond de gravier, attachée à un pieu par une chaîne dont subsistaient encore quelques maillons¹ (Fig. 158). Or, on connaît à Marseille le cours d'eau souterrain dit du Grand-Puits qui alimentait, jusqu'en 1862, la fontaine célèbre du Grand-Puits non loin du Port. Cette eau, fort abondante, vient d'assez loin, sans doute des hauteurs de la Plaine et aboutissait au Port vers l'église Saint-Ferréol : c'est ce cours d'eau, autrefois à ciel ouvert, qu'avait remonté la barque amarrée rue Noailles. On ne peut se refuser à adopter avec M. Clerc, l'hypothèse émise par C. Jullian : c'est ce cours d'eau du Grand-Puits, qui aurait été le Lacydon, fleuve et dieu local,

1. Clerc, *ibid.*, p. 177 et fig. 3.

ayant donné son nom au port auquel il aboutissait, « comme Agragas, le ruisseau sacré d'Agrigente ».

Le Port n'est donc pas seulement un bassin d'eau marine pénétrant assez profondément dans les terres et bien protégé, du côté de la mer, par un goulet étroit s'ouvrant entre deux rochers. C'est une combinaison d'eau douce, rivière et marais, sans doute aménagés au moins en partie, continuant la baie naturelle. Les bateaux antiques, en effet, n'ont pas besoin d'un fort tirant d'eau ; il leur faut des plages en pente douce où ils viennent s'échouer. Et les barques affectionnent l'abri paisible d'un petit cours d'eau le long duquel elles viennent s'amarrer.

C'est donc au fond du port, dans cette corne nord-est, aujourd'hui disparue, où l'on a découvert les carcasses de vieux bateaux de commerce, que l'on supposera les loges de bateaux et arsenaux adossés à la vieille ville et, en avant d'eux, entre cette corne et le ruisseau du Lacydon, les plages où venaient se reposer, sur un fond plus ou moins marécageux, les navires désarmés¹.

La ville basse s'étendait le long du bord septentrional du Port, se prolongeant au delà de la rue de la République jusque vers le milieu des démolitions actuelles qui ont fait retrouver les fragments du mur romain attribué à Crinas. Elle avait son centre vers le milieu du quai du Port, non loin de l'Hôtel de Ville, où la place des Vieux semble représenter l'agora du Port.

La ville haute occupait, immédiatement à l'est du Fort Saint-Jean, la Butte Saint-Laurent, et, au nord-est, la Butte des Moulins. Une grande rue toute droite, orientée de l'est à l'ouest, la grand'Rue, la traverse en entier, depuis la place de Jauguin, comprise dans les démolitions, jusqu'au Calvaire des Accoules au-dessus de la place des Vieux. Elle se continue jusqu'à la mer par la Montée des Accoules. C'est là, évidemment, le *decumanus* de l'ancienne ville. On peut localiser sur son parcours, à la place des Accoules, près du Calvaire, le Forum dont il est encore question dans divers documents du Moyen Âge².

1. Clerc, *ibid.*, p. 182 : « Il ne faut pas chercher ici de comparaison avec les autres ports antiques que nous connaissons. Partout ailleurs, la ville débordait le port des deux côtés et l'englobait forcément dans son enceinte ; à Marseille, elle ne fait que le longer sur un seul côté. Cf. Daremberg-Saglio-Pottier, *Dict. Antiq.*, art. *Portus* (M. Besnier).

2. Tout ceci très sommairement d'après M. Clerc, *Massalia*, II, p. 188 sq. Voir,

Au nord, à hauteur de la cathédrale de La Major, une autre transversale : rue du Panier, rue des Belles-Écuelles et rue Sainte-Marthe, paraît marquer le tracé approximatif de l'enceinte nord de la cité. Vers l'est, ce mur devait rejoindre la corne servant d'arrière-port.

Du Fort Saint-Jean à la cathédrale actuelle, la ville présentait donc à l'ouest, une façade sur la haute mer. Derrière cette façade elle était tournée presque entière vers son port qui la baignait au sud et l'enserrait encore à l'est¹. Deux portes seulement s'ouvraient vers l'arrière-pays, la *Porta Romana* à l'est, vers l'extrémité du Port militaire et la *Porta Gallica*, au nord, la Porte-Galle du Moyen Âge, d'où peut-être est venu le nom de Joliette. C'est de là que partait la route principale, la *via Aquensis* qui, par Aix, mettait Marseille en communication avec l'arrière-pays gaulois.

Mais, pour atteindre cette route, les caravanes partant des quais marchands du port devaient gravir les hauteurs où s'était installée la ville, chemin peu commode et certainement insuffisant pour un trafic de quelque volume. Au temps des Ligures et de la Gaule encore à demi-barbare, les Marseillais avaient pu s'en contenter². Vers une Gaule romanisée,

dans cet ouvrage, en particulier la pl. II, p. 186, *Plan de Marseille en 1635* où les lignes indiquées sont particulièrement nettes et, en fin du volume, le plan de Demarest, 1808.

1. On a beaucoup discuté sur l'emplacement des deux temples, mentionnés par Strabon, celui d'Artémis et celui d'Apollon Delphinios. « La tradition », dit M. Clerc, *ibid.*, p. 222, « place celui d'Artémis à la Major et celui d'Apollon aux Accoules. Rien absolument ne milite en faveur de l'une ou l'autre de ces opinions et j'estime qu'il faut nous borner à confesser notre ignorance. » Il est difficile de faire état des 47 stèles trouvées en 1863, lors du percement de la Rue Impériale (auj. de la République) dans la rue Nègre (entre la Grande Rue et l'ancienne rue Sainte-Marthe) : Clerc, *Massalia*, I, p. 224-240 ; Espérandieu, *Recueil*, I, n. 49 : les unes représentent Cybèle ou Artémis, les autres, beaucoup plus nombreuses, Athéna. « Elles étaient placées dans un sanctuaire d'Athéna, situé dans la ville haute » (Clerc, I, p. 238 et la note 3).

2. Ce port de Marseille répondait parfaitement au type classique grec de l'*emporion* incorporé à la ville. On trouvera la théorie et de nombreux exemples de ce type dans K. Lehmann-Hartleben, *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres*, dans *Klio*, Beiheft XIV = Neue Folge I, 1923 : chap. II : *Das Emporion*, p. 28 sq. ; IV : *Der Linsen Kleios* (le port fermé), p. 65 sq. ; V : *Die Klassische Periode*, p. 74 sq. Ce qui est dit de Marseille, p. 268, 269, est antérieur au travail de Clerc et se trouve réduit à quelques indications qui ne donnent pas une idée de l'ensemble. Il en est de même de ce qui concerne Narbonne, p. 178. Je n'y ai trouvé, sur Arles, qu'une allusion au canal de Marius, p. 178. Mais l'ouvrage fournit de nombreux points de comparaison qui ne font que mieux ressortir le caractère très particulier, dans le

leur port manquait de débouchés. Ce n'est pas la rancune de César qui l'a, pour ainsi dire, déclassé, ce sont les conditions nouvelles de l'ère que venait d'ouvrir la conquête de la Gaule. Mieux que la vieille colonie grecque, Narbonne et Arles répandaient désormais aux besoins du commerce romain parce qu'elles étaient les portes des voies de pénétration vers l'intérieur du pays.

2. Les ports de Narbonne.

La topographie de Narbonne demeure assez obscure ou, du moins, fort incomplète. Le schéma en est fourni par le carrefour de la *Via Domitia* qui en formait le *cardo* nord-sud et de la route qui, à l'ouest, se dirigeait vers Carcassonne et Toulouse. La *Via Domitia* est représentée par la rue Droite qui va de la place Bisthan à l'Hôtel de Ville et aboutit au Vieux Pont. C'est vers la place Bisthan, aux Moulinais, que l'on a retrouvé une partie du Forum antique appartenant au Capitole, dit jadis *Capdueil*¹. Mais on ne saurait encore localiser la plupart des nombreux monuments dont font mention les textes littéraires ou épigraphiques². Nous savons seulement que Narbonne était une très grande et très belle ville.

monde gréco-romain, de ces deux grands ports de la Gaule romaine : particulier, p. 161. Voir aussi sur les ports dans l'antiquité l'excellent article de M. Besnier, dans Daremberg-Saglio-Pottier, *Dict. Antiq.*, s. v. *Portus*.

1. Les fouilles ont eu lieu de 1879 à 1888. On en trouvera le compte rendu avec plans *B. A. C.*, 1884, p. 376-378, pl. VIII, IX ; 1888, p. 5-6, 234-236 ; 1889, p. 188-192, pl. IV. Cf. Allmer, *Rev. épigr.*, I, p. 149 ; Héron de Villefosse, *Mém. Antiq. Fr.*, 1915, p. 178, note. « L'ensemble des ruines se compose d'un vaste péristyle entourant une cour au centre de laquelle s'élevait, sur un fort soubassement, un grand temple de marbre blanc. » Le péristyle, c'est le Forum entouré de son portique. On en a retrouvé le dallage, en parfait état, à 1 m. 80 de profondeur. Allmer suppose que le temple dominant le forum était celui d'Auguste, sans doute associé à Rome et, peut-être, à la Triade Capitoline. Dans le voisinage de la partie découverte du Forum ont été trouvées un certain nombre d'inscriptions honorifiques, bases de statues élevées sur le Forum aux illustrations municipales de la colonie.

2. Auson., *Ordo Urbium nobilitum*, XIX, v. 118 :

Quid memorem portusque tuos, montesque (fontes ?), lacusque,
Quid populos vario discrimine vestis et oris ?

120. Quodque tibi Pario quondam de marmore templum

Tantae molis erat quantum non sperneret olim

Tarquinius, Catulusque iterum postremo et ille

Rursus qui statuit Capitolii culmina Caesar.

Te maris Eoi merces et Hiberna ditant

Elle devait sa prospérité surtout à son commerce et à son port. « Narbonne », dit Strabon, « est le port des Volques Arécomiques, ou plutôt, de toute la Gaule, tant il surpasse tous les autres...¹ » Port et marché, *emporium*, Narbonne représente en effet le carrefour des voies de la mer avec celles de la terre de Gaule. Ausone (v. 125) le note très justement et Strabon l'explique avec la plus grande précision. « Au golfe que notre mer (la Méditerranée) creuse dans le rivage de la Gaule, s'oppose, du côté de l'occident, un autre golfe, qui s'ouvre vers le nord et la Bretagne. Entre les deux s'étend la partie la plus étroite de la Gaule, resserrée comme un isthme ; elle mesure en effet moins de 3000 stades mais plus de 2000 (la distance est, en effet, d'environ 400 km.). Au milieu se trouvent les Cévennes dont la crête est perpendiculaire aux Pyrénées et

125. Aequora, te classes Lybici Siculique profundi

Et quidquid vario, per flumina, per freta, cursu
Advexitur ; toto tibi navigat ore cataplus.

Sidon. Apollin., *Carm.*, XXIII, 37 sq. :

Salve Narbo potens salubritate

Urbe et rure simul bonus videri,

Muris, civibus, ambitu, tabernis,

Portis, Porticibus, Foro, Theatro,

Delubris Capitoliis, Monetis,

Thermis, Arcubus, Horreis, Macellis,

Pratis, fontibus, insulis, salinis,

Stagnis, flumine, merce, ponte, ponto. (portu ?)

Unus qui venerere jure divos

Lenaeum, Cerecem, Palem, Minervam,

Spicis, palmitis, pasceus, trapetis.

Principaux textes épigraphiques mentionnant des monuments : *Corp.*, XII, 4338 ; 4342 : Antonin le Pieux restaure *thermas Narbornis igne consumptas cum porticibus... et basilicis*, cf. 4388 ; 4355 : *Pontem, Portas, Aquiductus* ; 4445 : théâtre ; 4393, probablement le temple d'Auguste ; cf. 392 : *sacerdoti tempi Divi [Aug. quod est Nar]bone*. Ce temple est probablement celui dont on a retrouvé les restes : Ausone, v. 120, Sidoine, v. 41. On a retrouvé les traces de l'amphithéâtre dans les champs à l'est de Narbonne, à 450 mètres de la Porte de Béziers ; *Congrès arch. Fr.*, 1868, p. 309. Le prétendu plan antique publié par Lenthéric, *Les Villes mortes du Golfe du Lion*, ad. p. 226 est pure fantaisie.

1. IV, 1, 12 ; cf. IV, 1, 6 : Narbonne à l'embouchure de l'Aude et sur le lac Narbonnais est le plus grand marché de la région. Pour la région du Rhône, Arles est aussi un marché important. Au nord et au sud de Narbonne aboutissent d'autres fleuves descendant soit des Cévennes, soit des Pyrénées, sur lesquels se trouvent également des villes, mais la navigation n'y est pas très active parce que les fleuves ne peuvent être remontés que par des embarcations de faible tonnage... Ruscinio, Illiberis, Béziers, Agde... » Strabon indique encore (IV, 1, 12) que la capitale des Arécomiques, Nîmes, est de beaucoup inférieure à Narbonne si l'on considère la foule des étrangers et des commerçants, quoiqu'elle l'emporte par le nombre des citoyens.

dont les pentes descendent vers les plaines du centre de la Gaule...¹ »

Narbonne est la porte de l'étroit passage qui, à travers cet isthme, conduit de la Méditerranée vers les plaines de l'ouest de la Gaule et vers l'Océan. Elle ouvre le chemin le plus court vers la grande voie navigable qui traverse l'isthme². « De Narbonne, on remonte l'Aude sur un bref parcours mais on fait, par terre, la plus grande partie du chemin vers la Garonne, c'est-à-dire sept à huit cents stades ». Moins d'une centaine de milles (140 km.) mènent, en effet, de Narbonne à Toulouse³.

Dès l'époque préromaine, le port de Narbonne doit son importance à ce commerce venant de l'Océan ou de la Gaule de l'ouest. Diodore le mentionne, en effet, à propos du trafic de l'étain. « Il se fait de grands transports d'étain de l'île de Bretagne vers la côte gauloise puis, à travers la Gaule, le métal est conduit, à dos de cheval, soit à Marseille, soit à la ville qu'on appelle Narbonne. Celle-ci est une colonie romaine (depuis 118 av. J.-C.) ; sa situation favorable et sa facilité d'accès en font le plus grand marché de la région⁴. »

Le port ne présente cependant rien de comparable à celui de Marseille. La mer se trouve aujourd'hui à vingt kilomètres environ de la ville (Fig. 159). Nous avons vu qu'il en était de même dans l'antiquité⁵. Pline compte XII milles (18 kilomètres)⁶

1. II, 1, 28.

2. Strab., IV, 1, 14.

3. Un dialogue de Sulpice-Sévère (*Migne, Patrol. lat.*, 20, col. 185, *Dial.*, I, 1, 3 et I, 3, 1) nous donne quelques indications sur la durée des voyages. De Primuliac (qui doit être dans le voisinage de Langon, Gironde, cf. Jullian, *Hist. Gaule*, VIII, p. 185, n. 6), Postumianus va s'embarquer à Narbonne et, en cinq jours, arrive à Carthage ; il considère la traversée comme particulièrement favorable. Au retour, il trouve, en Égypte, un bateau allant à Marseille où il arrive en trente jours ; en dix autres jours, il atteint Primuliac ; c'est, à son avis, un second record de rapidité.

4. Diod. Sic., V, 38, 5. — Dès avant la fondation de la ville romaine, l'emplacement de Narbonne devait servir d'emporion à l'importante cité indigène dont on a retrouvé les restes sur la hauteur, à 4 kilomètres environ, à Montlaurès ; cf. H. Rouzaud, *Bull. Comm. arch. Narbonne*, 1905 et 1913, 2^e livr., E. Pottier, *Comptes rendus Acad. Inscr.*, 1909, p. 981 sq. ; A. Joulin, *Aspects archéologiques du Lanquedoc méditerranéen*, *Rev. Arch.*, 1920, 2, p. 296 sq.

5. Cf. t. I, p. 126.

6. *Nat. Hist.*, III, 4 : *Flumen Atax a Pignaeo Rubrensem permeans lacum, Narbo Martius, Decumanorum colonia, XII M. P. a mari distans*. Cf. H. Rouzaud, *Notes sur les ports de Narbonne*, *Bull. Comm. arch. Narbonne*, 1916, p. 186-191 : Le lac Rubresus s'est à peine réduit vers les parages de Conilhac et dans l'étang de Gruissan, très fortement comblé.

et il s'agit, comme nous l'indiquerons, non pas du rivage même mais de l'un des ports où venaient aborder les vaisseaux de haute mer. Entre Narbonne et la mer s'étendait le lac Rubresus,

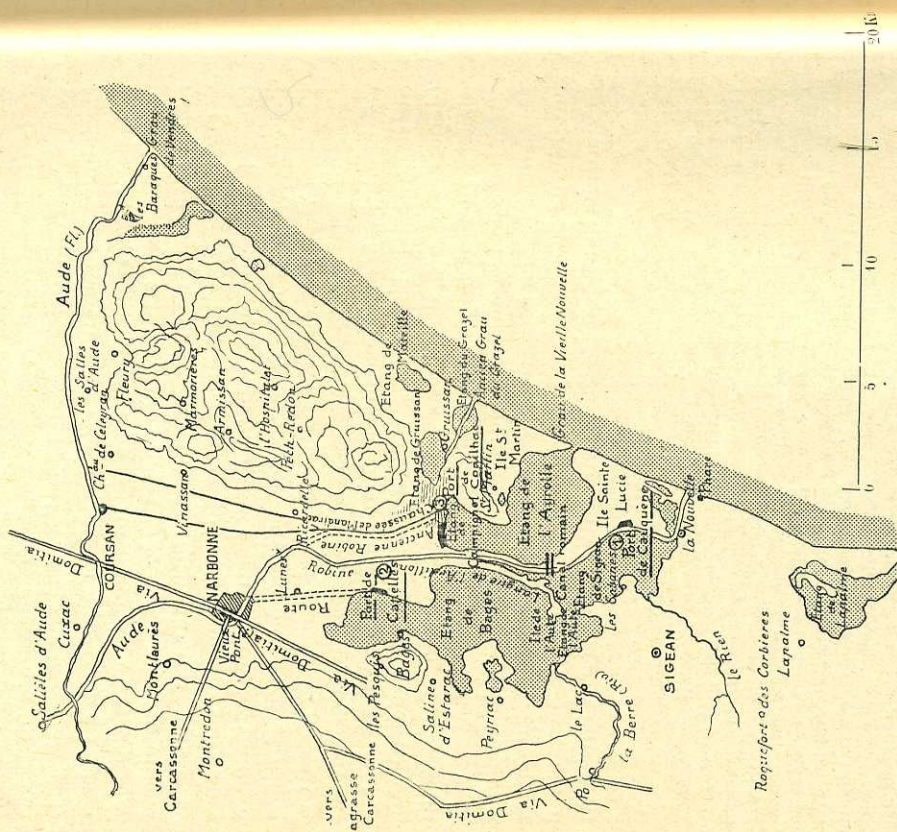


Fig. 159. — La côte de Narbonne (d'après la carte D'E.-M. au 200.000^e).

c'est-à-dire les étangs qui représentent le delta de l'Aude. L'Aude lui-même, ou plutôt un bras de l'Aude, passe à Narbonne. Ce sont les alluvions de ce bras qui ont formé la langue de l'Ardillon, séparant les étangs de Bages, de l'Aude et de

Sigean à l'ouest, des étangs de Campagnol et de l'Ayrolle à l'est. Cette langue de terre existait dès l'époque romaine et le bras de l'Aude, représenté aujourd'hui par la Roubine, a été canalisé par les Romains. C'est par les étangs et par le fleuve que les marchandises atteignaient Narbonne. Mais le fleuve ne pouvait recevoir les navires de haute mer¹ et si les étangs approchaient de la ville, leurs bords les plus voisins se trouvaient encore à une distance de plusieurs milles. Entre le ou les ports (ἐπιπόρευς) et les quais marchands (ἐμπορεύς), il nous faut donc supposer toute une batellerie de barques, d'allèges et de radeaux.

Les patientes observations de M. H. Rouzaud ont enfin éclairci la question si discutée de l'emplacement des ports où s'opéraient ces transbordements².

Le plus ancien est celui de *Cauquène* sur la face ouest de l'île Sainte-Lucie. Il se présente encore aujourd'hui, sous forme d'une petite conque ensablée, d'une quarantaine d'hectares « que la voie ferrée sépare de l'étang de Sigean et que l'on dit-tingue très bien dès que l'on a quitté la station de Sainte-Lucie ». M. Rouzaud y a recueilli des fragments d'amphores et des tessons d'éuelles à pâte rouge et à vernis noir. Ces derniers sont des spécimens de la poterie campanienne et témoignent de l'usage de ce port durant les deux derniers siècles antérieurs à notre ère. L'emplacement apparaît, en effet, excellent. L'île Sainte-Lucie l'abrite des vents du large qui rendent la côte intenable. Il est exposé, sans doute, au vent du nord-ouest, vent

1. Pomponius Mela, II, 5 : *Atax e Pyrenaeo monte digressus... nisi ubi Narbonem attingit nusquam navigabilis... Lacus accipit eum Rubresus nomine spatiosus admodum, sed qua mare admittit tenuis aditu.* Strabon dit le fleuve navigable un peu en amont de Narbonne (IV, 1, 14) ; sans doute, jusqu'à Salitès, d'où se détache le bras qui passe à Narbonne et où l'on a reconnu les restes d'un barrage romain destiné à régulariser le débit dans la partie navigable. Il ne s'agit évidemment que d'embarcations fluviales de petit tonnage. Cf. Lucaïn, I, v. 403 :

Mitis Atax latias gaudet non ferre carinas.

Il ne reçoit pas les bateaux venant d'Italie, c'est-à-dire les navires de haute mer.
2. H. Rouzaud, *Notes sur les ports de Narbonne*, dans *Bull. Comm. arch. Narbonne*, 1914, p. 280-299 et 1916 (2^e sem.), 1917, p. 167-197. Ces deux études, fondées sur l'observation archéologique, montrent tout ce que contenait d'illusoire les considérations surtout théoriques de Desjardins, *Géogr. Gaulle*, I, p. 244-252, et de Lenthéric, *Les Villes mortes du Golfe du Lion*, p. 179-241. L'étude de Lenthéric, reposant sur une bonne connaissance du terrain, n'en reste pas moins intéressante.

de terre ; mais celui-ci chasse l'eau des étangs vers la mer ; aux jours de mistral, le port se trouvait donc en eau si peu profonde que les bateaux pouvaient reposer sur le sable. Des fouilles en ce point, pense M. Rouzaud, pourraient fournir bien des trouvailles ¹.

La Cauquène est à une vingtaine de kilomètres de Narbonne, ce qui correspond à peu près aux XII milles indiqués par Pline ². C'est là que toute une flottille de barques et d'allèges devait venir prendre les marchandises pour les apporter aux quais de la ville par le bras de l'Aude qui est aujourd'hui la Robine et était alors, sinon canalisé, du moins régularisé et entretenu ³.

Mais il y avait en outre un second port plus voisin de la ville. Sur la rive est de l'étang de Bages, en face du village de ce nom, sur le territoire du domaine viticole de Montfort, M. Rouzaud a été frappé par les nombreuses trouvailles romaines faites au *Port de Capelles* ou *Port des Galères*. Il y a noté, sur deux ou trois hectares, les constructions arasées de bâtiments qui semblent avoir été des réservoirs ou des citernes ⁴. Un grand égout, perpendiculaire au rivage, desservait au moins deux groupes d'habitations. Du voisinage provient une statue d'Hercule en marbre blanc et, du port même, une énorme quantité de tessons de poteries rouges, tessons absolument neufs qui, ne présentant aucune trace d'usure, doivent être le produit de la casse, déchet des transports ⁵. M. Rouzaud insiste

1. M. Rouzaud dérive le nom de Cauquène du grec *κόρυνη*, conque, auquel aurait correspondu un mot local *cauca* signifiant port. Il cite un diplôme de 844 mentionnant le port de Cauquène : *cella quae dicitur Caucana quae est super litus maris cum portu secus monasterium in maris litore sito*. *Bull. Comm. arch. Narbonne*, 1914, p. 280. L'étymologie et l'origine du mot n'ont d'ailleurs qu'une importance très secondaire.

2. *Ci-dessus*, p. 485, n. 6.

3. Le port fluvial a subsisté à Narbonne durant tout le Moyen Âge dans le voisinage du marché, comme en témoignent les anciens noms de rues : à *la Naus*, *Barques de Cité* ; *Barques de Bourg*. Il ne s'agit, remarque M. Rouzaud, *ibid.*, p. 285, que de barques.

4. *Ibid.*, p. 290. Voyez à Fréjus les *Greniers de César*, *Manuel*, I, p. 305.

5. Rouzaud, *Bull. Comm. arch. Narbonne*, 1914, p. 293. A l'intérieur de certains tessons se remarquent des restes de sable incrustés dans le vernis. Ce sable servait, lors de la cuisson, à empêcher l'adhérence des pièces empilées dans le four. Les

surtout, avec raison, sur un grand dolium à grains, portant l'indication de sa contenance : 87 amphores 18 setiers, environ 23 hectolitres ¹.

Ce port devait être, au moins lorsque soufflait le vent de mer, directement abordable aux navires ; il ne se trouve qu'à une lieue, c'est-à-dire deux à trois milles de Narbonne, à laquelle le rejoint une route directe. On évitait ainsi les transbordements. Surtout, le port de Capelles devait servir de port occasionnel lorsque quelque accident interdisait la navigation sur le bras de l'Aude ². Certains indices et notamment la chronologie des tessons de la Graufesenque, qui y ont été trouvés, portent M. Rouzaud à supposer que ce dut être le cas entre les années 50 et 150 de notre ère ³.

Une inondation, en 1316, avait changé le cours de l'Aude et un rapport d'experts daté de 1346 constatait que le fleuve « tombe maintenant dans l'étang de Sigean et qu'il faut l'y laisser parce qu'il y a là plus de profondeur d'eau. » La Robine avait dû reprendre en 1316 un ancien lit, un lit qui nécessairement devait être actif au moment où l'on avait utilisé le port de Cauquène, donc au début de l'époque romaine. Antérieurement à 1316, la Robine se déversait, non dans l'étang de Sigean mais dans celui de Campagnol. Le premier changement avait donc dû se produire au cours de l'époque romaine,

estampilles sont publiées *B. A. C.*, 1914, p. 16-31 ; elles appartiennent presque toutes à la Graufesenque et datent par conséquent de la seconde moitié du I^{er} et de la première moitié du II^e siècle. Elles auraient été apportées là, depuis la Graufesenque, à dos de mulets, dans des paquets analogues à ceux des marchands d'alcazaras qu'on rencontre encore parfois jusqu'à Paris.

1. Deux inscriptions, gravées après cuisson, la première longue de 0 m. 43, JXXXVII S XXVII ; la seconde longue de 0 m. 35, XXVII S XXVII, n'est que la transcription de la première I = L = 50. La contenance du vase devant être environ 20 hl., le premier chiffre : 87 ne peut désigner, note M. Rouzaud (*ibid.*, p. 296), que des amphores de 26 litres ; le S barré du milieu des inscriptions (*sextarius*) se rapporte au second chiffre XXVII ; le *sextarius* est un peu moins du litre : $87 \times 26 = 22 \text{ hl. } 62 + 18 \text{ setiers} =$ une vingtaine de litres en moins que 23 hl. Le dolium devait servir à mesurer le blé.

2. Comme ce fut le cas jusque dans les temps modernes, témoin une lettre de Louis XI datée de 1469 : « depuis aucuns temps en ça, par grandes inondations, la paisière d'Aude a esté rompue et la dicte rivière espandue par les marais en manière que les navires ne peuvent à présent aborder en la dite ville (Narbonne) mais vont aborder en certain lac appelé de Capelles distant de la dite ville de demye lieue environ. »

3. Parmi ces tessons, remarque M. Rouzaud, domine le vase caréné type 29 du début de la Graufesenque ; le bol gaulois forme 37, au contraire, est rare.

précisément durant la période où le port de Capelles apparaît en grande activité. Pour éviter les incertitudes du cours naturel de l'Aude à travers la langue de l'Ardillon, les Romains avaient creusé, un peu plus à l'est, à travers les terres de Mandirac, un canal aboutissant à la partie orientale du lac Narbonnais, représentée par les étangs de Gruissan, de Campagnol et de l'Ayrolle, alors réunis. Tandis qu'une seule entrée, le grau de la Nouvelle, conduisait aux ports de Cauquène et de Capelles, deux graus, celui de la Vieille-Nouvelle et celui du Grazel, menaient dans cette autre moitié du *lacus Rubresus*.

« Sur le trajet du chemin rural dit Chaussée de Mandirac, établi sur un des quais de la Robine romaine », indique M. Rouzaud, « des travaux ont fait retrouver l'autre quai parallèle, avec ses alignements de pierre de taille et aussi des amas de poterie sigillée en arrière de ces pierres de taille. Ces débris, laissés par les travailleurs sur les lieux où ils ont peiné et stationné, nous donnent la date de cette Robine. L'identité de ces poteries avec celles du Port de Capelles indique bien qu'on a creusé la Robine romaine de Mandirac pendant l'utilisation passagère de ce port occasionnel¹. »

Cette Robine conduit à un troisième port dont on distingue les traces au pied du Pech ou roc de Conilhac, en face et à l'ouest de l'île Saint-Martin, non loin du débouché du grau de Grazel dans l'ensemble dénommé Étang de Gruissan. « Ce port a duré de la fin du 1^{er} siècle de notre ère jusqu'à la grande inondation de 1316, c'est-à-dire 1200 ans environ². »

C'était un bassin en eau profonde, sans doute creusé et amélioré. Il ne semble pas avoir été bordé de quais, inutiles d'ailleurs pour les transbordements qui devaient s'y opérer. L'aboutissement de la Robine est encore nettement marqué par une dépression au sud du Pech de Conilhac. Sur la face sud du roc, on voit toujours une entaille profonde et régulière creusée à main d'homme, portion de la route qui, suivant la Robine de jadis, unissait la ville au port. M. Rouzaud n'a fouillé ni le port lui-même ni l'entrée de la Robine : *Porte de la Mer* ou *Goulet d'Aude*. Des fouilles seraient fécondes, pense-t-il. Il se contente de signaler l'emplacement aux chercheurs futurs.

1. *Bull. Comm. arch. Narbonne*, 1916, p. 169 sq.

2. *Ibid.*, p. 167.

On connaît depuis le xv^e siècle un canal de jonction entre l'étang de l'Ayrolle et celui de Sigean, traversant d'est en ouest la langue de l'Ardillon et conduisant, tout droit, du grau de la Vieille-Nouvelle vers l'île de l'Aute entre l'étang de Sigean et celui de Bages. Long d'environ 1 kilomètre, aujourd'hui comblé mais encore visible, il est bordé de quais en pierres de taille d'une construction identique à celle des quais de l'Ancienne Robine¹. Il a donc dû être construit en même temps pour unir les ports anciens au nouveau port que l'on aménageait et pour faciliter, pendant cet aménagement, l'accès au port occasionnel de Capelles.

« Le port romain de Narbonne », conclut M. Rouzaud, « ne ressemble donc à aucun autre grand port de l'antiquité. Les grands navires de mer s'ancraient en rade vers la terminaison du fleuve canalisé. Les quais et magasins commerciaux étaient en ville, à l'aboutissement de la grande route de terre. C'est sans doute l'absence de grands travaux d'art, môles, quais, bassins, inutiles dans ces conditions, l'inexistence de grandes ruines dans les adjacences de la mer, qui l'ont fait méconnaître si longtemps². »

1. *Ibid.*, p. 170 : qualité de *Robina antiqua* dans une sentence arbitrale de 1352 ; mentionnée au xvii^e s. par P. de Marca, *Marca Hispanica*, 1688. Une partie de cette *Robina antiqua* a été utilisée vers la fin du xv^e siècle, comme débouché de l'Aude dans l'étang de Sigean, en fermant la communication avec l'Ayrolle. Les pêcheurs de Gruissan obtinrent en 1512 un passage pavé ou glissière « au bastar-del », c'est-à-dire près du barrage de fermeture, pour passer leurs barques à sec d'un étang à l'autre (Rouzaud, *ibid.*, p. 170 et 174). Lenthéric, *Les Villes Mortes*, p. 216-218, décrit des traces de canalisation qu'il croit romaines au sud de l'étang de Sigean « presque à l'origine du chenal maritime de La Nouvelle à la mer... Le canal, large de 30 à 40 mètres, profond de 3 mètres au moins, contourne presque entièrement le cap de l'île Sainte-Lucie. » Il aurait donc abouti au port de Cauquène. « Au milieu de l'étang de Sigean se dressait à plus de 4 mètres du zéro de la mer une borne monumentale circulaire de 2 mètres de diamètre ; tout autour, des organes en fer, aujourd'hui disparus, ont usé la borne... on la désigne sous le nom de *pilon* ; une violente tempête l'a renversée en 1870 ; elle s'éleva, aujourd'hui, de quelques centimètres seulement au-dessus du plan d'eau... Un autre pilon d'amarre se montre encore, sur le bord même du canal romain à 150 mètres environ du point où ce canal coupe le railway de Narbonne à Perpignan. Ces deux pilons devaient être utilisés comme balises. » Rien ne prouve que ces « pilons » soient romains. Les autres restes de constructions, dans la partie sud de l'étang de Sigean, le *Clamadot*, môle protégeant la baie dite *Port-Mahon*, p. 217 sq., sont considérés par M. Rouzaud Nouvelle, etc., que décrit Lenthéric, p. 217 sq., sont considérés par M. Rouzaud comme datant du Moyen Âge, *Bull. Comm. Arch. Narbonne*, 1916, p. 177-179.

2. H. Rouzaud, *ibid.*, p. 172. « M. Camille Jullian n'ayant demandé si je connaissais des restes de *pharos* aux abords du port, je suis obligé de déclarer que je n'en connais point de bien certains ; mais je dois ajouter que le rocher de l'ancien

Ces ports de Narbonne, dispersés pour ainsi dire, dans la lagune et tous distants de plusieurs milles de l'emporium urbain auquel les réunit soit un canal soit une route, présentent un contraste frappant avec celui de Marseille où les navires abordent directement aux quais de la ville. Ils diffèrent aussi profondément des grands ports italiens aussi bien de celui de Pouzolles datant de l'époque républicaine que de ceux d'Ostie et de Porto construits par Claude et par Trajan. Ces ports italiens, ceux d'Ostie surtout, sont des créations artificielles, môles jetés en mer, bassins creusés à l'intérieur des terres, travaux énormes affirmant, non sans quelque emphase, la domination de la volonté impériale jusque sur les éléments. A Narbonne, au contraire, nous trouvons surtout l'utilisation des faits naturels avec quelques travaux d'aménagement et de correction réduits au minimum. Ce ne sont, en somme, que les vieilles traditions indigènes améliorées.

A Narbonne, le défaut de navigabilité de l'Aude exigeait une rupture de charge à Narbonne même ou peu en amont. Mais ailleurs, la plupart du temps, le fleuve ou la nappe d'eau intérieure, au fond de laquelle se trouvait l'emporium, était en même temps une tête de ligne de la navigation fluviale. Les barques qui allaient chercher les marchandises au point d'abordage des navires pouvaient, telles quelles, les acheminer vers l'intérieur du pays, ou, si elles déchargeaient, pour la vente, dans les entrepôts, elles étaient remplacées, pour les transports ultérieurs, par des embarcations analogues. Le port dispersé réalisait donc l'union entre le navigation maritime et la navigation fluviale. Le port de mer ne se distinguait pas essentiellement du grand port fluvial d'entrepôt. Certains, comme celui d'Arles, étaient même l'un et l'autre.

château de Gruissan, sur le grau de Grazet, et les ruines romaines de la propriété Portes, à Saint-Martin, sur le grau de la Vieille Nouvelle, peuvent parfaitement avoir été le site de tours à signaux lumineux. Au cap Romani également, sur le grau de l'étang de l'ouest, il y a des ruines romaines et des amas de poteries sigillées (signalées par MM. Soucaille et Dr Péliissier), mais j'ignore si l'on a encore affaire à une petite villa gallo-romaine ou à un phare, qui serait là, encore, très indiqué. » — Un phare éclairait l'entrée de l'étang de Vendres qui, un peu au nord des étangs de Narbonne, servait de port à Béziers et sur les bords duquel se serait trouvé le temple fameux de Venus-Pyréné. Il subsistait encore intact au début du XVII^e siècle, à en juger par un dessin de Rulman daté de 1628. M. F. Mourret en a encore vu « les puissantes assises ». F. Mourret, *Le Temple de Venus près de Vendres*, dans *Bull. Soc. Arch. Béziers*, 1916, pl. IV et p. 11, 13 (du tirage à part).

3. Le port d'Arles.

Ce qui détermine l'emplacement du port antique, au moins en Gaule, c'est moins la facilité de sa communication avec la mer que les voies ouvertes vers l'intérieur du pays. Arles est loin de la mer; le trajet jusqu'à la côte a toujours été un problème difficile; mais c'est le dernier point de passage du Rhône avant le delta; c'est, vers le nord, le chemin du Rhône, vers l'est, celui de la Durance, vers l'ouest, celui de Nîmes, des Cévennes, de l'Auvergne; c'est le grand carrefour des voies fluviales et terrestres. Telle fut la raison de son choix et de sa prospérité.

Qu'Arles ait été ou non précédée par une colonie marseillaise, *Theleine* ou *Rhodanousia*, peu importe¹. Elle ne put avoir qu'une faible importance tant que Marseille demeura la porte de la mer. Arles fut la création des Romains, proprement l'œuvre de Marius qui avait besoin de cette base pour ses opérations dans la vallée du Rhône. Son acte de naissance, c'est l'ouverture des *Fossae Marianaë*, le canal creusé par les soldats de Marius, pour la mettre en communication directe avec la mer². Le

1. Avienus, *Ora Maritima*, v. 679 : *Arclatus illic civitas atollitur—Theleine, vocata sub priore sacculo,—Gratio incolente*.

Ce passage est généralement considéré comme une interpolation, *Corpus*, XII, p. 83, col. 1. Mais aux *Additamenta*, *ibid.*, p. 817, Hirschfeld admet que l'erreur porte seulement sur le nom d'Arles; c'est *Rhodanousia* et non Arles qui aurait été primitivement nommé *Theleine* et *Rhodanousia* représenterait Aigues-Mortes; cf. *Constans, Arles antique*, p. 49, n. 2. M. Clerc admet que *Theleine* serait bien *Arclade*, sur la rive gauche et *Rhodanousia*, Trinquetaille, sur la rive droite, *Massalia*, I, p. 243. Cf. Ausone, *Mosella*, v. 480-1 : *...duplicemque per urbem qui meat et dextrae Rhodanus dal nomina ripae*; *Constans, Arles*, p. 332. Selon d'autres, *Rhode*, *Rhoda* ou *Rhodanousia* devrait être reportée aux environs de Beaucaire, près de la petite chapelle et du cimetière de Saint-Montan autour duquel ont été trouvées des antiquités, d'ailleurs mal définies. Cette chapelle, appelée, jusqu'en 1780, *chapelle de Roitanesse* conserve le souvenir d'une localité disparue : *urbs de Roanissa*, 1209 : *Germer-Durand, Dict. topogr. Gard* : *Roitanesse*, et Saint-Montan; cf. Lenthéric, *les Villes Mortes*, p. 388. Suivant Lenthéric, *Héracle*, autre colonie grecque, vers l'embouchure du Rhône devrait être localisée à Saint-Gilles, qui fut, avant la création du port d'Aigues-Mortes au XIII^e siècle, le point d'embarquement et de débarquement le plus fréquent par les pèlerins de Terre Sainte; *ibid.*, p. 386.

2. C. Jullian, *Hist. Gaule*, III, p. 75, n. 9; *Constans, Arles antique*, p. 51 et 195-205; Clerc, *Massalia*, II, p. 54 et 300, 301. Le texte essentiel est Plutarque, *Vie de Marius*, 15. Après sa victoire, Marius donna le canal aux Marsellais comme récompense de leurs bons offices; Strabon, IV, 1, 8. Ceux-ci n'en avaient que faire; ils se contentèrent d'en tirer un profit pécuniaire, considérable, dit Strabon, en frappant d'un droit à la montée et à la descente les bateaux qui entraient dans le canal.

point de départ de son essor c'est d'avoir été choisie par César comme arsenal, lors du siège de Marseille¹. Arles est le port gallo-romain en face du port grec de Marseille.

Il représentait, pour l'est et le nord de la Gaule, ce qu'était Narbonne, pour l'ouest. Aussitôt après avoir mentionné l'importance de Narbonne, Strabon ajoute : « Mais sur le Rhône se trouve une ville et un marché qui n'est pas sans importance, c'est Arles². » Sa prospérité a traversé tout l'empire et n'a fait que s'accroître. Dès le début du iv^e siècle, Constantin en fait une sorte de capitale et, à la fin du siècle ou au début du suivant, la préfecture du prétoire des Gaules est transférée de Trèves à Arles³. Arles, en effet, représente le point de contact entre le monde méditerranéen et les régions continentales de la Seine et du Rhin.

Cette situation privilégiée, Arles la doit à son commerce et à son port. Tous les textes s'accordent à le souligner, depuis les vers d'Ausone jusqu'aux Constitutions d'Honorius⁴. « Arles, double ville, ouvre tes ports, hôte aimable, Arles, petite Rome Gauloise, où se donnent rendez-vous et Narbonne et la richesse de Vienne et les colons des vallées alpines. Les flots bouillonnants du Rhône te coupent en deux mais, au milieu du fleuve, tu fais une rue de ton pont de bateaux. Tu y reçois le commerce du monde romain mais tu ne le gardes pas, tu

1. C'est à Arles qui, sans doute, possédait déjà des chantiers de constructions maritimes, que César fit construire douze bateaux de guerre, de *Bell. Civ.*, I, 36; cf. II, 5. Sur la fondation de la colonie romaine, cf. *Manuel*, I, p. 289 sq.

2. Strab., IV, 1, 6.

3. Constantin y séjourne à plusieurs reprises, en 308, en 314, en 316; il y établit, probablement en 313, un atelier monétaire; il l'enrichit de monuments : *Constans, Arles antique*, p. 99-100. La date du transfert de la préfecture du prétoire est incertaine; c'était un fait accompli en 418, date à laquelle un rescrit d'Honorius et de Théodose ordonne que, chaque année, on tienne à Arles une assemblée des notables *sub illustri praesentia praefecturae*. On trouve les textes réunis *Corp.*, XII, p. 84, col. 1. La *Notitia Dignitatum, Occidens*, XI, 14, attribue encore la cité d'Arles à la Province de Vienne mais fait connaître la présence à Arles de plusieurs très hauts fonctionnaires.

4. *Corp.*, XII, p. 83, col. 2. Constitution d'Honorius en 418, éd. Haemel, *Corpus leg. ante Justinianum latarum*, Leipzig, 1857, p. 238 sq. : *tantia enim loci opportunitas, tanta est copia commerciorum ut quicquid usquam nascitur, illic commodius distrahatur. Quicquid dives Oriens, quicquid odoratus Arabs, quicquid delicata Assyrius, quod Africa fertilis, quod speciosa Hispania, quod secunda Gallia, potest habere praedarum, illic affatim eruberal, quasi ibi nascantur omnia. Cf. *Expositio totius mundi, éd. Riess*, p. 122 : *Gallia habet alteram civitatem (la première est Trèves) in omnibus et adjuvantem, quae est super mare, quam dicunt Arelatum, quae ab omni mundo negotia accipiens, praedictae civitati emittit.**

en enrichit d'autres peuples et d'autres villes : tu en fais profiter la Gaule et l'Aquitaine au large sein¹. » Il semble même, si l'on prend à la lettre cette dernière indication, qu'Arles se soit emparée, au moins d'une partie du rôle qui était primitivement celui de Narbonne.

C'est le même thème que reproduit la constitution d'Honorius en 418 : « Telle est la commodité du lieu, telle est l'importance de son commerce que c'est là que se distribuent le plus commodément les produits du monde entier : le luxe de l'Orient, les parfums d'Arabie, les produits délicats de l'art assyrien, les céréales d'Afrique, les fruits de l'Espagne, tout ce que donne la fécondité de la Gaule, tout ce que chaque région produit de meilleur, déborde à proprement parler dans cette ville, comme si à elle seule elle produisait tout cela. »

Les vers d'Ausone nous donnent une description parfaitement précise, confirmée par les trouvailles archéologiques (*Fig. 160*) : *duplex Arelate* : une double ville ; Arles même sur la rive gauche, Trinquetaille sur la rive droite ; *tuos portus*, au pluriel : un double port : des quais sur chacune des rives avec leurs entrepôts et magasins dont on a retrouvé quelques traces et le pont formant une rue ou une place au milieu du fleuve². On en a retrouvé l'attache sur la rive gauche, au point d'aboutissement de la rue de l'Amphithéâtre, en amont de la ville, vers le conde du fleuve. La première arche au moins était en maçonnerie³, permettant le passage des bateaux ; le milieu, sur pontons, devait être large et solide⁴ ; le marché qui s'y trouvait installé au temps des Sarrazins⁵ remontait sans doute à une tradition

1. Auson., *Ordo urbium nobilitum*, XIX, v. 73 sq. :

Pande, duplex Arelate, tuos blande hospita portus,
Gallula Roma Arelas, quam Narbo Martius et quam
Accolli Alpini opulenta Vienna colonis,
Praecipitis Rhodani sic intercisit fluentis
Ut medium facias navali ponte plateam
Per quem Romani commercia suscipis orbis

Nec cohibes populosque alios et moenia ditas
Gallia quis fruitur gremioque Aquitania lato.

2. Voir le plan d'Arles, *Manuel*, I, fig. 54, p. 290. *Constans, Arles antique*, p. 335 ; sur les mosaïques de Trinquetaille, *B. A. C.*, 1912, p. CLXXX-CLXXXVI, et Lafaye, *Inventaire des mos. de la Gaule*, n°s 17-19, 71-77.

3. *Constans, ibid.*, p. 341 sq. et pl. X.

4. Cassiodore, *Var.*, VIII, 10, 6 : *Arelatus... quae tabulatum pontem per fluminis dorsa transmittit.*

5. *Constans, Arles antique*, p. 343, d'après Raynaud, *Hist. des invasions des Sarrasins en France*, p. 38.

de l'époque romaine. Le pont fermait le port, comme celui de Galata à Constantinople. « Il n'est pas impossible, » note M. Constans, « qu'une représentation schématique de ce pont nous ait été conservée par une mosaïque découverte à Ostie dans

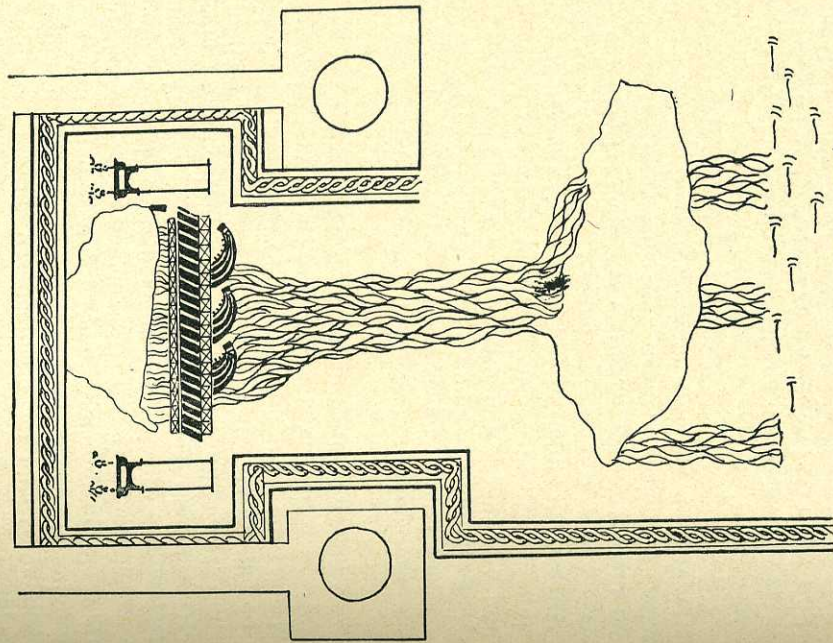


Fig. 161. — Le Pont de bateaux sur le Rhône à Arles. Mosaïque d'Ostie (G. Calza, *Not. Scav.*, 1914, p. 286).
Probablement de la *Schola* des Naviculaires d'Arles.

une des *scholae* qui se succédaient sous le portique des corporations (Fig. 161). On y voit en effet un pont de bateaux franchissant un fleuve qui se jette dans la mer par trois bouches ; ce ne peut être que le Rhône. Aux deux extrémités du pont

GRENIER, *Arch. Gall.-Rom.* II.

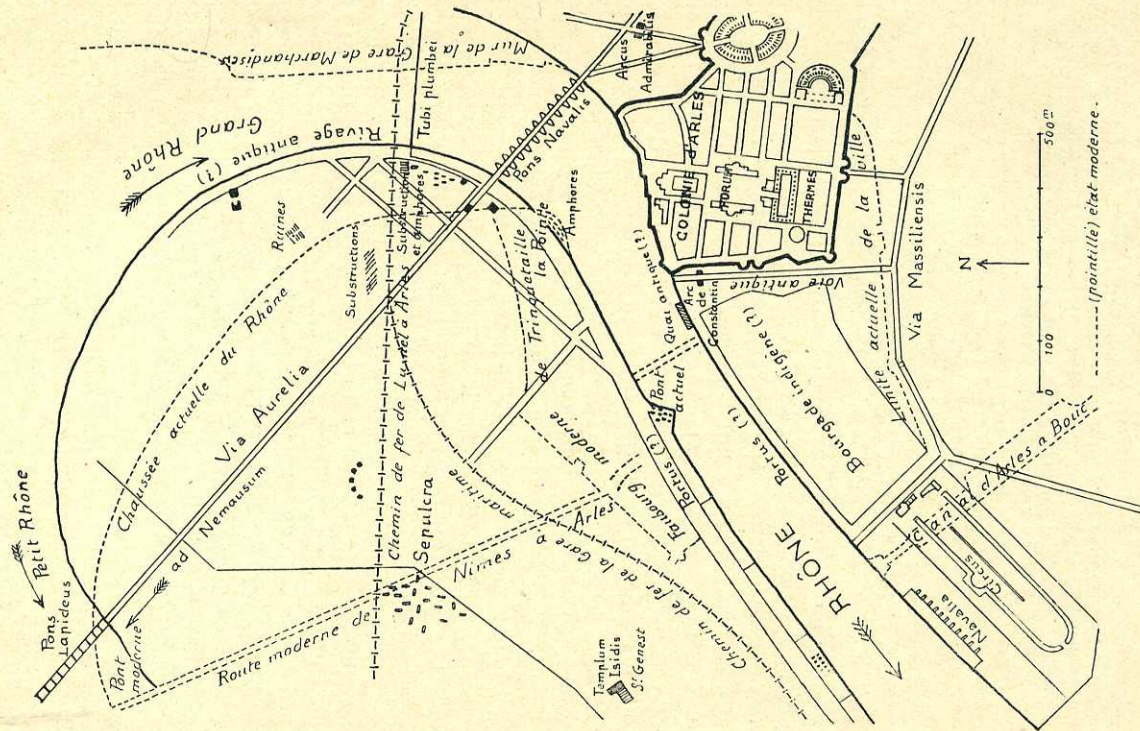


Fig. 160. — Arles et Trinquetaille.
(Plan d'Aug. Vérau, *Congrès arch. France*, 1876.)

se dresse un arc surmonté de trophées et de boucliers... Cette mosaïque devait décorer le sol de la *schola* des naviculaires d'Arles à Ostie...¹ »

Mais les ports ne pouvaient se trouver sur les rives mêmes du fleuve dont le courant est trop fort. Il nous faut supposer, à l'écart de ce courant, des bassins d'eau plus tranquille, bras morts plus ou moins aménagés et qui ont disparu aujourd'hui.

C'est sur la rive droite, à Trinquetaille, qu'on place généralement le port des naviculaires. C'est à Trinquetaille, en effet, qu'a été trouvé le cippe portant une dédicace des naviculaires marins d'Arles à leur patron Cominius Claudius Boethus Agricola Aurelius Aper². Or cette base, indique M. Constans, « ne pouvait guère se trouver qu'au Forum de la ville ou dans la maison des naviculaires ; comme le Forum était sur la rive gauche, il faut en conclure que les naviculaires avaient leur centre sur l'autre rive »³. Et ce centre devait être voisin du port.

A diverses reprises, des vestiges archéologiques ont été signalés, en particulier vers La Pointe, à l'extrémité nord-est de Trinquetaille : grande quantité d'amphores enfoncées dans le sol jusqu'au goulot, ce qui constituait des celliers à huile ou à vin, restes de murs, substructions de magasins⁴ qui bordaient évidemment le port. Mais cette Pointe de Trinquetaille, à un coude du Rhône, formant l'extrémité d'une sorte de presqu'île, entre les deux bras du fleuve qui se séparent un peu en amont, a certainement subi, depuis l'antiquité, des modifications telles qu'il nous est impossible de nous représenter la configuration exacte de ses rives.

Il en est de même pour la rive gauche. Au bas quartier du Bourg-Vieux, aboutissaient au Rhône les étangs qui bordaient le côté sud de la ville⁵. La naissance du canal d'Arles à Bouc, le canal de Craonne, la promenade de la Lice, nous en conservent les traces⁶. Quels abris la rive offrait-elle à un port, nous n'en pouvons plus juger.

1. Constans, *ibid.*, p. 343 ; cf. *Notizie degli Scavi di Antichità*, 1914, p. 288, fig., p. 286.

2. *Corp.*, XII, 672.

3. *Arles antique*, p. 207.

4. On en trouvera le détail dans Constans, *ibid.*, p. 336-338.

5. Cf. *ci-dessous*, p. 507.

6. Voir le plan d'Arles, *Manuel*, I, p. 280, fig. 51.

Si le port des naviculaires marins était à Trinquetaille, sur la rive droite, c'est sur le rive gauche, à la naissance des étangs qui communiquaient avec la Durance, que l'on est tenté de localiser le port des nautés et des utriculaires. Une telle distinction a-t-elle sa raison d'être ? Les transbordements des navires de haute mer aux barques fluviales auraient exigé plutôt qu'un même port réunit les uns et les autres. Peut-être aussi le port de la rive gauche, plus ancien, a-t-il été, à une époque indéterminée, doublé puis plus ou moins remplacé par celui de la rive droite ? Ce ne peuvent être là que des hypothèses, or « en matière d'archéologie, toute théorie qui n'est pas étayée sur des faits matériels et tangibles, n'a d'autre valeur que celle d'une charade¹. »

Reste la question, non seulement la plus difficile pour les archéologues modernes mais qui dut déjà procurer le plus de soucis aux usagers anciens du port d'Arles, celle des communications avec la mer. Comme Narbonne, comme tous les ports placés à l'embouchure d'un fleuve, comme Ostie, en particulier, Arles avait à lutter contre deux phénomènes bien connus et sur lesquels nous n'avons pas à insister ici : l'ensablement du delta et la barre des embouchures². Les obstacles étaient ici en proportion de l'importance du fleuve. « Les embouchures du Rhône, disait Vauban, sont et seront toujours incorrigeables. » Il a été de tout temps impossible, souligne l'ingénieur Lenthéric, à qui nous empruntons cette citation, aux navires calant plus de 1 mètre d'eau de passer du fleuve dans la mer³.

Le problème a été, depuis longtemps et maintes fois, discuté⁴.

1. Liger, *La Cénomanie romaine*, p. 346 ; conclusion d'un ouvrage d'ailleurs intéressant et plein de faits mais aussi de théories qui ne paraissent qu'insuffisamment « étayées sur des faits matériels et tangibles ». Si l'application laisse à désirer, le principe n'en est pas moins juste.

2. On en trouvera un excellent exposé en particulier dans M. Clerc, *La bataille d'Arles*, 1906, p. 82-87.

3. Cf. Lenthéric, *Les Villes Mortes du golfe du Lion*, p. 404-405.

4. L'exposé, de beaucoup le plus complet et le plus méthodique, nous paraît être celui de M. Clerc, *La bataille d'Arles*, p. 75-122. Cf. C. Julian, *Hist. Gaule*, III, p. 75, n. 9, qui résume en trois points la solution la plus vraisemblable. On trouvera l'analyse des diverses hypothèses proposées dans M. Clerc, *l. l.*, p. 98-109. Les principales sont celles de Desjardins, cf. *Géogr. Gaule*, I, p. 192-240 ; II, p. 318-322 ; et de Lenthéric, *Les Villes Mortes*, p. 385-409. Le travail d'ensemble le plus récent est celui de L. A. Constans, *Arles antique*, 1921, p. 195-205. Il faut, en outre, tenir compte des dernières observations de M. Clerc, *Massilia*, II, 1929, p. 301 et note 5.

Il comporte trois données dont l'accord seul pourrait permettre une solution assurée : tout d'abord les textes anciens, puis les vestiges archéologiques, enfin les conditions naturelles du rivage et du terrain entre Arles et la mer. Nous croyons devoir résumer ici ce qu'on en peut savoir.

a) *Les textes antiques* paraissent insuffisamment explicites et, de dates très différentes, semblent parfois contradictoires¹. En voici l'essentiel.

Strabon (IV, 4, 8), au début du premier siècle de notre ère, constate tout d'abord que ses prédécesseurs ne s'accordent pas sur le nombre des embouchures du Rhône. Les uns (Timée, IV^e-III^e s. av. J.-C.) en comptait cinq ; d'autres allaient même jusqu'à sept² ; Polybe et Artémidore (II^e s. av. J.-C.) n'en reconnaissent que deux, comme nous le faisons aujourd'hui. A l'époque romaine, le chiffre couramment admis est trois. C'est la doctrine de Pline. Les deux bouches occidentales n'avaient qu'une importance secondaire, reconnaît-il ; la plus considérable est la plus orientale, la plus voisine de Marseille, la bouche Massaliotique. Elle correspond au Grand Rhône d'aujourd'hui. « Plus loin », ajoute Pline, c'est-à-dire vers l'est, « sont les Fosses tirées du Rhône, célèbres par le travail et le nom de Marius³ ».

Pomponius Mela, au milieu du I^{er} siècle, c'est-à-dire de peu antérieur à Pline l'Ancien, précise le rapport entre le Grand Rhône et le Canal de Marius : « Entre Marseille et le Rhône

1. On les trouvera commodément réunis dans l'ordre chronologique et traduits par M. Clerc, *La bataille d'Aix*, p. 76-81. Il manque le texte d'Ammien, mentionné plus loin, p. 94 et cité p. 95, n. 1 : XV, 11, 18 : *Spumens Rhodanus Gallico mari incorporatur per patulum sinum quem vocant Ad gradus, ab Arelate octavo decimo ferme lapide disparatum*. Sa traduction : « le Rhône écumeux s'unit à la mer de Gaule par une large baie... distante d'Arles d'environ 18 milles », paraît très préférable à celle de L.-A. Constans : « mêle ses eaux à celles de la mer de Gaule en décrivant une vaste courbe qu'on appelle *Les Echelles* » *Arles antique*, p. 201-202.

2. Ceux qui comptent sept bouches, y font rentrer à tort, note Strabon, les graus d'un étang marin qu'on appelle *Stomatinné* (étang de l'embouchure ; actuellement : Étang de l'Estomac, près de Fos). Le nombre de cinq devait être obtenu de même en comptant les graus de divers étangs littoraux.

3. *Hist. Nat.*, III, 5 : *Libyca appellatur duo ejus ora modica, ex his alterum Hispaniense, alterum Metapicum, tertium idemque amplissimum Massalioticum*. « L'Hispaniense, la plus occidentale, est évidemment le Petit Rhône actuel. Le *Metapicum* était peut-être un bras qui s'en détachait (voir le dessin de la Table de Peutinger).

*Maritima Avaticorum*¹ est assise sur un étang. La Fosse Marienne déverse dans un lit navigable une partie de ce fleuve². »

La même indication nous est donnée par Strabon : « Marius, voyant l'embouchure obstruée par l'ensablement et devenue d'une entrée difficile, creusa un lit nouveau et, y ayant reçu la plus grande partie du fleuve, le donna aux Marseillais... Cependant, maintenant encore (début du I^{er} siècle de notre ère), l'entrée demeure difficile à cause de la rapidité du courant, de l'ensablement et aussi du peu d'élévation du pays qui fait qu'on ne la voit pas, même de près, par mauvais temps. C'est pourquoi les Marseillais ont élevé des tours de signaux... Ils y ont bâti aussi un temple à Artémis d'Ephèse, choisissant comme emplacement l'île que forment les bouches du fleuve...³ »

L'entrée du canal de Marius demeure donc difficile. C'est cependant elle qui est marquée sur la Table de Peutinger par un très grand bâtiment en hémicycle, schéma de docks sur un port, analogue, sauf les jetées et l'île du Phare, à la vignette figurant le port d'Ostie (Fig. 162 et 163). La position un peu à l'est des trois bouches du Rhône et le nom *Fossis Marianis* interdisent toute discussion. Un trait, qui représente une route, unit le port à Arles⁴. L'Itinéraire d'Antonin précise que, de *Fossis Marianis*, la ville du port, à Arles, la distance est de trente-trois milles, chiffre d'ailleurs excessif⁵.

1. Sur cette ville, *Mastramela Colonia Maritima Avaticorum*, cf. t. I, p. 568, note 1. Y ajouter l'article essentiel de E. Bourguet dans *École Antique de Nîmes*, 1928.

2. *De situ Orbis*, 2, 5 : *Fossa Mariana partem ejus annis navigabilii ab eo effundit*. IV, 1, 8 ; la traduction est celle de Clerc, l. I, p. 77. Plutarque (au II^e s. de notre ère), *Vie de Marius*, XV, donne sur le creusement du canal quelques détails qui n'ajoutent rien d'essentiel aux indications de Strabon : « Les embouchures du Rhône, à cause du refoulement opéré par la mer, recevant quantité de limon et de sable que la vague comprime en boue épaisse, offraient aux navires chargés de blé une entrée difficile, laborieuse et étroite. Marius... creusa un grand canal, y fit passer une bonne partie du fleuve et le conduisit à un endroit commode du rivage, là où il est profond, capable de recevoir de grands navires et en même temps plat et mettant l'embouchure à l'abri des vagues. » Ptolémée, II, 9, 2, par une erreur évidente, place les Fosses de Marius entre Agde et la bouche occidentale du Rhône ; Solin (II^e siècle) répète simplement : *C. Marius... factis manu fossis invitavit mare, perniciosamque ferentis Rhodani navigationem temperavit*.³

4. Voir la reproduction photographique de la Table concernant la Gaule, R. E. A., 1912, pl. IV, et pour Ostie, Desjardins, la *Table de Peutinger* (1869), pl. IV C. Je crois erronée l'observation de Clerc, *Massalia*, II, p. 301, prenant cette route pour le canal lui-même.

5. Le chiffre de XXXIII milles est d'ailleurs incertain ; les manuscrits donnent,

Mais à la suite de l'itinéraire terrestre, l'itinéraire d'Antonin comporte deux périples, l'un d'Achaïe en Afrique par la

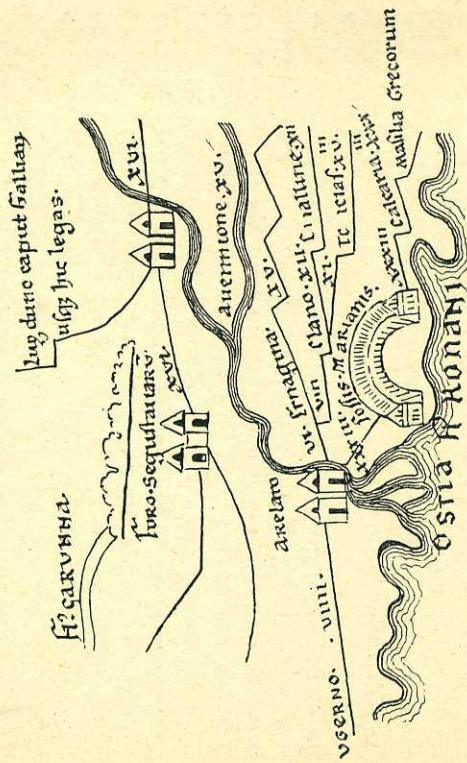


Fig. 162. — Fragment de la Table de Peutinger figurant l'embouchure du Rhône et le port des Fosses Mariennes.

Sicile et l'autre, de Rome à Arles 1. Le trajet de Marseille à Arles est indiquée comme suit :

a Massilia Graecorum, Incaro, positio : (Carry) m. p. XII

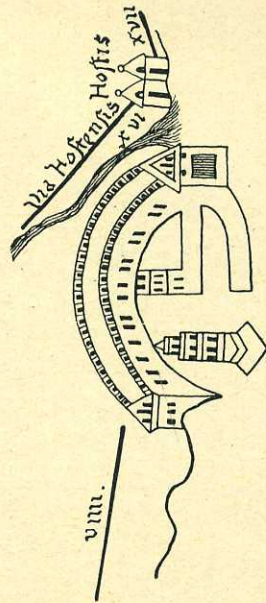


Fig. 163. — Le port d'Ostie sur la Table de Peutinger.

Itin. Ant. (Wess, 199, 4), XIII et XXX**. Je ne compte sur la carte que 38 ou 39 kilomètres, ce qui donnerait XXVIII milles.

1. Itinerarium portuum vel positionum navium ab Urbe Arelato usque, 498 sq. (Wess.); cf. Kubitschek dans Pauly-Wissowa, Realencyclop., col. 2344-2352. C'est un texte ajouté à l'itinéraire d'Antonin et peut-être antérieur à cet itinéraire. R.

ab Incaro, Dilis, positio : (cap. Couronne) m. p. VIII a Dilis, Fossae Marianae, portus : m. p. XII.

a Fossis, ad Gradum Massalitanorum, fluvius Rhodanus, m. p. XVI.

a Gradu per fluvium Rhodanum, Arelatum, m. p. XXX (?) 1.

Il résulte de cet itinéraire que, à la fin du I^{er} siècle de notre ère, les bateaux ne font que toucher au port de Fossae Marianae. Ils continuent et, à XVI milles plus loin, au grau des Marseillais, ils rencontrent l'embouchure du Rhône, évidemment l'os Massalioticum signalé par Pline comme la bouche principale du fleuve 2. C'est par là qu'ils remontent jusqu'à Arles. C'est également l'état de choses que semble indiquer Ammien au I^{er} siècle en ne mentionnant pas le canal de Marius et en spécifiant que le Rhône débouche dans la mer par un large estuaire.

Les XVI milles (24 km.) de Fossae au grau des Marseillais nous conduisent non pas au cours actuel du Grand-Rhône mais à 7 ou 8 km. plus à l'ouest, sur le prolongement de l'Étang Redon qui semble bien représenter un ancien bras du fleuve (Fig. 164). C'est donc vers ce point que se serait trouvé le Gradus Massalitanorum ou os Massalioticum, entrée du port d'Arles, au moins à partir de la fin du I^{er} siècle de notre ère.

Il s'est produit pour les communications d'Arles avec la mer, au cours de l'époque romaine, des modifications analogues à celles que nous avons constatées pour Narbonne. Le canal de Marius a été abandonné, comme l'ont été, dans l'étang de Sigean, le grau de la Nouvelle et le port de Cauquène. On a préféré le cours du Rhône même comme, à Narbonne, la

Lugand, Note sur l'itinér. marit. de Rome à Arles, dans Mélanges Ecole fr. Rome, 1926, p. 124-139, démontre que cet itinéraire date de la seconde moitié du I^{er} siècle, entre les années 56 et 100. Il qualifie en effet simplement de positio, synonyme de plagia, et équivalent de statio ou refugium, simple port naturel où les navires peuvent à la rigueur faire escale, le port de Centumcellae (Civita-Vecchia), aménagé en grand port par Trajan au début de son règne. On remarquera, dans le passage que nous citons, l'opposition entre positio et portus.

1. Itin. Anton., 508, 1 (Wess.). Le chiffre XXX, très discuté et qui crée une véritable difficulté car il contredit l'indication de XVIII milles donnée pour le même trajet par Ammien, XV, 11, 18 (ci-dessus, p. 500, n. 1), est tout à fait incertain : « m. p. et numerus evanuerunt : ubi numeri locus, cerno : d (?) », note O. Cuntz dans son édition des Itineraria romana, I, 1929 ; il propose d'écrire XVIII, évidemment d'après le texte d'Ammien. Cf. Clero, La bataille d'Aix, p. 94-95. Dix-huit milles, environ 27 kilomètres d'Arles, nous amènent à hauteur de l'alignement des Saintes Mariés à Fos, en supprimant la partie proéminente du delta actuel.

2. Cf. ci-dessus, p. 500, n. 3.

Vieille-Nouvelle et Grazel avec le port de Comilhac. Il est d'ailleurs inutile, dans l'état actuel de nos connaissances, de cher-

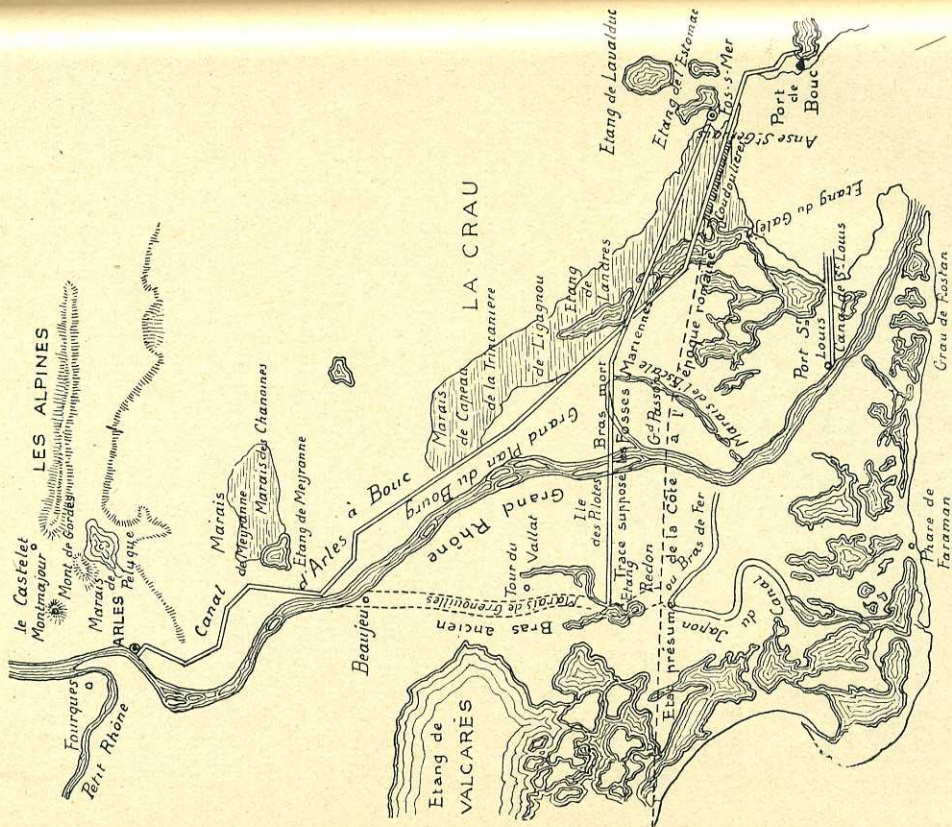


Fig. 164. — Arles, l'embouchure du Rhône et le Canal de Marius. (D'après M. Clerc, *La bataille d'Arles*, pl. II.)

cher à imaginer par quels moyens les Romains étaient arrivés à faciliter à leurs bateaux le passage de la barre du fleuve et à éviter les inconvénients de l'ensablement qui, depuis eux, a

prolongé le delta de dix bons kilomètres et provoqué le changement de lit du Grand-Rhône.

L'Itinéraire maritime paraît bien indiquer qu'à Arles, à la différence de ce qui se passait à Narbonne, les navires de haute mer venaient aborder aux quais de la ville. Il n'est pas fait mention de transbordements ; il n'y a pas de port au *Gradus Massilitanorum*. On y rencontre simplement le courant du Rhône et, par le fleuve, on remonte jusqu'à Arles. Au contraire, aux *Fossae Marianaë*, l'itinéraire mentionne un port et la vignette de la Table de Peutinger indique un port très important, avec des docks, semble-t-il. Peut-être y avait-il là transbordement des marchandises et le canal de Marius était-il demeuré en usage pour les barques. L'abondance des tessons d'amphores à Fos paraît un argument en faveur de cette hypothèse.

b) *Les faits archéologiques* demeurent rares et peu significatifs.

La ville maritime de *Fossae Marianaë* s'identifie incontestablement avec le village moderne de Fos-sur-Mer et l'importance en est montrée non seulement par les « milliers de débris de jarres que l'on y a trouvés et que l'on y trouve pour ainsi dire tous les jours, mais par des vestiges très reconnaissables de citernes et d'aqueducs¹. Les habitants prétendent qu'il y a plus et que l'on distingue nettement sous l'eau, par temps très calme, des ruines de jetées et de constructions diverses. » Ni M. Clerc, ni Constans n'ont réussi à les apercevoir... ce serait, indique Clerc, l'affaire de quelques journées de scaphandrier.

Les débris d'amphores établissent sans doute que, pendant longtemps, des navires ont abordé là et procédé vraisemblablement à d'importants transbordements. Mais aucune donnée ne permet de préciser les dates durant lesquelles le port fut en usage. Les monnaies que l'on dit avoir recueillies à Fos, proviennent d'un ouvrier italien qui avait été longtemps attaché au Musée de Naples ; elles demeurent justement suspectes².

1. M. Clerc, *La bataille d'Arles*, p. 115 et 117 ; cf. L. A. Constans, *Arles antique*, p. 195, 196 et 204 ; pour le détail, Flouest, *Sépultures antiques de la Camargue*, dans *Mém. Acad. Gard* (Nîmes), 1879-1880. Les détails que donne Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 206, proviennent de la *Statistique des Bouches-du-Rhône de Toulouzan* (cf. notre t. I, p. 188, note 1, et Desjardins lui-même, t. II, p. 318, n. 3).

2. M. Clerc, *l. c.*, p. 117, d'après Blancard, *Monnaies attribuées aux Fosses Ma-*

A leur défaut, une collection de tessons de vases pourrait fournir des indications chronologiques. Mais il n'y eut jamais d'archéologue à Fos et, autant que je sache, rien n'a été recueilli.

Quant aux vestiges du canal de Marius, on les cherche en vain. Desjardins avait cru pouvoir considérer comme dignes encadrant ce canal, deux énormes amas de galets nommés, dans le pays, Coudoulière du nord et Coudoulière du sud¹. Mais il a été prouvé, tant par les ingénieurs qui ont étudié la question des embouchures du Rhône que par un archéologue comme M. Clerc, que les Coudoulières, séparées d'ailleurs l'une de l'autre, par un espace d'environ un kilomètre, ne sont autre chose que d'anciens cordons littoraux et même des cordons littoraux assez récents, certainement postérieurs au temps de Marius². Les galets qui les constituent sont, non pas des galets du Rhône comme ceux de la Crau, mais des matériaux arrachés par la mer à la falaise de l'anse Saint-Gervais, près de laquelle se trouve Fos. Or la Coudoulière du nord, la plus ancienne, est remplie de tessons de poteries romaines et il en est de même de celle du sud; j'entends, précise M. Clerc, « des tessons ayant été longtemps roulés par la mer et faisant bien partie du cordon même et non jetés plus tard à sa surface » ; des tessons donc, provenant, comme les galets, de Fos ou de son port et emportés vers l'ouest par le ressac.

Les hypothèses sur le tracé de la Fosse ou des Fosses Mariennes ont donc été d'autant plus nombreuses que les faits archéologiques font plus complètement défaut. Nous aurons à indiquer plus loin les principales³. Il nous suffira de préciser dès maintenant que la plus plausible nous paraît celle de M. Clerc qui assigne au canal une direction générale est-ouest, c'est-à-dire approximativement parallèle au rivage, depuis le Grand-Rhône jusqu'à Fos (Fig. 164).

c) *Les conditions naturelles* du delta entre Arles et la mer sont

riennes, dans *Acad. Marseille*, 1888-1892, et Constans, *l. l.*, p. 203-204, à qui se rapporte l'observation de Clerc, *Massalia*, II p. 301, n. 5.

1. Desjardins, *Aperçu historique des embouchures du Rhône* (1866), p. 38 sq. ; cf. *Géogr. Gaule*, I, p. 208-209.

2. M. Clerc, *l. l.*, p. 111-112 ; L. A. Constans, *l. l.*, p. 199.

3. Elles sont résumées par Clerc, *l. l.*, p. 98 sq.

particulièrement complexes. L'ingénieur Lenthéric les résume ainsi :

« Le plateau d'Arles, dont l'altitude est de 48 mètres, domine toute cette zone de marais imparfaitement desséchés, de landes stériles et de prairies récentes qui forment la Camargue. La plaine qui entoure la ville était, dans les temps anciens, en partie submergée. Les étangs formaient autour de ses murailles une ceinture navigable à peu près continue... Le niveau de la campagne était presque partout inférieur à celui des eaux moyennes du Rhône et le fleuve n'était pas contenu, comme nous le voyons aujourd'hui, dans un lit parfaitement défini ; à la moindre crue, les eaux s'écoulaient librement sur tout le territoire¹. »

Nous trouvons, en effet, à l'est et au sud d'Arles, trois lignes d'étangs et de marais en partie desséchés qui devaient former, dans l'antiquité, des plans d'eau continus en relation directe avec le Rhône (Fig. 164). Ce sont, immédiatement au sud de la chaîne des Alpes, les marais du Grand Clar ou de Peloué et les marais desséchés des Baux qui s'étendent jusqu'à Mourids, puis, parallèlement à ceux-ci, au sud de la Crau-sur-Durance, l'Étang de Meyranne et les marais qui lui font suite jusque vers Saint-Martin-de-Crau. Ils étaient réunis à Arles par les bas-fonds du Petit-Plan-du-Bourg. Dans la direction du sud, le canal d'Arles à Bouc a utilisé une série de dépressions, de marais et d'étangs qui se continue jusqu'à Fos.

Un même état se retrouve au nord-est d'Arles. La Durance, qui se jette dans le Rhône par un seul bras un peu au sud d'Avignon, avait alors plusieurs bras. « Une seconde branche, assez importante, appelée au Moyen Âge la Duransole, passait entre Rognonas et Château-Renard, traversait les territoires de Graveson et de Maillane et, doublant le promontoire ouest des Alpes, où se trouvait la ville d'*Ernaginum* (Saint-Gabriel), jetait ses eaux dans les étangs d'Arles. Le Castellet, Mont-major, la montagne de Gordes, étaient des îles auxquelles on se rendait encore par eau au Moyen Âge. La Durance et la Duransole étaient encore navigables à la fin du XI^e siècle... »².

De tout côté, autour d'Arles et en communication avec son

1. *Les Villes Mortes*, p. 389 sq. Cf. Clerc, *La bataille d'Arles*, p. 90. Constans, *Arles antique*, 187 sq. Cf. Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 202 sq.

2. Lenthéric, *l. l.*, p. 397-401.

port, s'étendaient donc des nappes et des bras d'eau navigables. Les principaux étaient ceux qui, vers le nord-est, reliaient la ville au bassin de la Durance. Comme l'établissent les inscriptions, *Ernaginum* (Saint-Gabriel) en face d'Arles était comme la tête de ligne de cette navigation de la Durance.

C'est dans ces environs que l'on a toute raison de situer le camp de Marius. On a souvent indiqué *Ernaginum* même. M. Clerc préfère avec raison le massif de la Montagnette, un peu au nord, entre le Rhône et l'ancienne Duransole¹. Quoi qu'il en soit, il était séduisant d'imaginer le tracé des Fosses Mariennes, un peu sur le modèle du canal d'Arles à Bouc actuel, à travers les marais et étangs qui se prolongeaient en effet, de façon à peu près continue, depuis la Durance jusqu'à la mer. On a même supposé que le cours principal de la Durance, au lieu de se déverser dans le Rhône, longeait un peu à l'est le cours du grand fleuve et, par la Duransole prolongée à travers les étangs, venait se jeter à la mer par le grau du Galéjou. C'est l'hypothèse d'Aurès, sur laquelle s'accordent, à quelques détails près, Gilles, Lenthéric et Desjardins; hypothèse gratuite, empirons-nous de le dire, car il semble bien qu'à l'époque romaine la Durance se jetait dans le Rhône à son confluent actuel² et que la Duransole n'ait été qu'un bras secondaire qui venait mourir dans les étangs d'Arles. Il s'agissait d'ailleurs, pour Marius, tous les textes l'indiquent, non pas de creuser un canal latéral au fleuve sur plus de 60 kilomètres mais simplement un canal d'embouchure facilitant l'entrée dans le bras principal du Rhône.

Quant à ce bras principal du fleuve, dans la Camargue, il apparaissait très instable, jusque dans les temps modernes. « En 1583, il débouchait près de Saint-Louis. Le 24 août 1583, à la suite d'une inondation, il se reporta plus à l'ouest, par ce qu'on appelle le Bras-de-Fer ou du Japon où il se terminait par plusieurs graus. En 1711, il se jeta dans un petit canal de dessèchement qu'il effondra; c'est le lit actuel. Vers 1725, le Bras-de-Fer était entièrement comblé. Enfin les graus de l'ouverture ont varié, ceux du sud sont fermés aujourd'hui³. »

1. *La bataille d'Arles*, p. 55-73.

2. Comme l'indique très nettement la Table de Peutinger. Voir le résumé de ces diverses hypothèses, Clerc, *I. I.*, p. 98-109.

3. Clerc, *ibid.*, p. 89, d'après Desjardins, *Aperçu historique sur les embouchures du Rhône*, 1866.

Il dut en être de même dans l'antiquité. On suit fort bien un ancien lit aboutissant à l'étang Redon actuel et se perdant un peu au sud de cet étang. Toute la partie du delta où se trouve le canal du Japon semble donc récente. C'est en effet un peu au sud de l'étang Redon que nous conduisent les XVIII milles comptés par Ammien Marcellin d'Arles à l'embouchure du Rhône. C'est de cet étang, ou un peu au nord, que serait parti le canal de Marius dans la direction de l'est, pour rejoindre Fos. Le travail d'art ancien aurait répondu à la même conception que le canal moderne de Saint-Louis, évitant l'embouchure actuelle et rejoignant directement Port Saint-Louis sur le Rhône au golfe de Fos.

Le Petit-Rhône lui-même, abandonné aujourd'hui, dut être autrefois plus important. Il devait avoir deux bras à l'époque romaine et l'un d'eux, à l'ouest du cours actuel, devait aboutir vers Aigues-Mortes. Le canal de Beaucaire marque aujourd'hui très nettement la limite entre la terre ferme et le domaine des vagabondages du fleuve. Le création du port d'Aigues-Mortes au XIII^e siècle n'était sans doute que la résurrection d'un état ancien. Tout le long de cette ligne, jusqu'à Beaucaire, de petites villes, Bellegarde, Saint-Gilles, Franquevaux ou les ruines d'abbayes comme celles de Psalmodi, florissantes durant le Moyen Âge, et ports intérieurs soit sur un bras du fleuve soit sur des étangs en communication avec lui, témoignent de l'activité ancienne de cette rive occidentale du delta du Rhône¹. Mais le silence des textes antiques et l'indigence des trouvailles archéologiques interdisent toute précision.

Nous en retiendrons simplement qu'Arles et sans doute également Beaucaire, *Ugernum*, ports fluviaux en communication avec la mer, sont les têtes de ligne non seulement de routes terrestres importantes mais de voies navigables très développées, par le Rhône, par ses marais et étangs et par ses affluents.

1. Lenthéric, *Les Villes Mortes*, p. 353-388.

III

LES PORTS DE L'Océan.

On ne saurait douter que la marine des peuples armoricains ne remontât très haut dans la préhistoire. Au moment de la conquête romaine elle apparaît active et puissante. Les Vénètes réunissent contre César deux cent vingt navires dont le consul reconnaît les qualités et surtout la parfaite adaptation à la navigation dans les parages de l'Océan¹.

Mais ces navires en étaient restés, semble-t-il, au stade primitif qui ne distinguait pas encore le bateau de commerce du navire de guerre. Une chute du vent livra la flotte gauloise aux rapides galères de Crassus. Plus tard, les Romains eurent, dans la Mer du Nord, leur *classis Germanica* et, dans la Manche, la *classis Britannica*, dont nous avons parlé dans notre premier volume². L'activité se développa sur les côtes occidentales de la Gaule surtout à partir du milieu du III^e siècle, lorsqu'il fallut faire face aux incursions des pirates francs et saxons. Après la chute de l'Empire romain, les flottilles germaniques et scandinaves, celles des Normands surtout, animèrent dangereusement les points d'atterrissage et les estuaires des fleuves.

De même que la flotte, les ports gaulois de l'Océan étaient demeurés ce qu'ils avaient dû être durant toute la préhistoire, c'est-à-dire de simples mouillages dispersés dans les estuaires et les golfes profonds de la côte. Tout au plus comportaient-ils des estacades de pilotis et de charpentes dont il n'est naturellement rien resté.

En tenant présent à l'esprit l'exemple des ports de Narbonne dispersés dans les étangs qui séparent la ville de la mer, nous pouvons, semble-t-il, nous faire une idée de ces vieux ports indigènes. Considérons ce qui fut évidemment le port des Vénètes, cet admirable golfe du Morbihan qui, communiquant avec la pleine mer par le passage de Port-Navalo, aboutit d'une part à Auray et de l'autre à Vannes. Quoi qu'en dise Desjardins,

1. Caes., *B. G.*, 3, 14, 2. Voir 3, 13, la description de ces navires des Vénètes : carènes plus plates que celles des vaisseaux romains et propres à naviguer sur les bas-fonds ; proues et poupes élevées pour supporter les grandes vagues ; navires tout en chêne, lourds mais d'une construction extrêmement robuste ; voiles en peau.

2. *Manuel*, I, p. 390-395.

cette petite mer intérieure devait présenter, à l'époque antique, sensiblement le même aspect qu'aujourd'hui. Les grands monuments mégalithiques épars sur ses bords et dans ses îles témoignent de l'importance de la population et du mouvement qui devait y régner. Chacun des mouillages actuels, depuis Port-Navalo, Locmariaquer, l'île des Moines, Baden, dut être un petit port, relié à la ville des Vénètes soit par la rivière de Vannes soit par des routes de terre. Le principal était vraisemblablement celui de Locmariaquer. Mais ni dans le golfe du Morbihan, ni ailleurs, aucun vestige bien net ne vient témoigner d'une organisation romaine de ces ports. Le problème qui se pose est celui de la localisation des noms qui nous sont cités par les géographes anciens.

Les textes antiques.

Les indications essentielles nous sont fournies par Strabon et par Ptolémée :

1) STRABON (4, 2, 1) évoque le souvenir d'un port nommé *Corbilon* qui aurait été autrefois le plus important de tous ceux de l'Océan. « La Loire », dit-il, « se jette dans l'Océan entre les Pictons et les Namnètes. Sur ce fleuve existait jadis le port de Corbilon dont Polybe fait mention lorsqu'il discute les fabuleuses allégations de Pythéas... Corbilon aurait été, avec Narbonne, la principale ville maritime de la Gaule. »

Pour l'époque romaine, il n'est plus question de cet ancien port de Corbilon. Tout ce qu'on en sait c'est qu'il était sur la Loire. César lui-même qui s'est servi de l'embouchure de la Loire comme base de ses opérations navales contre les Vénètes ne le nomme pas. On ne saurait l'identifier à Nantes qui porte un autre nom : *Condevincum*. D'Anville et, à sa suite divers savants, ont proposé *Couëron* en raison de la très vague ressemblance du nom¹. Mais, remarque L. Maître, *couëron* ou *coiron* est un nom commun qui désigne, à Dol, les arbres submergés. Pour son compte, il pense à Penhoët et aux environs

1. *Notice de la Gaule* (1740), p. 246 : « Sanson veut que *Corbilo* et *Condevincum* (Nantes) soient la même ville, sans en apporter de preuve. D'autres ont jeté les yeux sur *Coëron* situé à deux lieues au-dessous de Nantes sur le même bord de la Loire et je crois cette opinion fort convenable. »

de Saint-Nazaire¹. La Loire, dit-il, « avant de se jeter à la mer, décrivait sur sa rive droite, une courbe plus accentuée qu'aujourd'hui... Elle formait un golfe profond où venait aboutir la rivière du Brivet et qui offrait tous les avantages d'une station à l'abri des courants et en communication facile avec l'arrière-pays qui est aujourd'hui la Grande Brière ». Mais on ne possède pas d'autre preuve, à l'appui de cette localisation, que l'abondance, dans tout le bassin du Brivet, des vestiges d'activité industrielle, depuis l'époque préhistorique jusqu'à la période romaine. Le golfe qui a bien réellement existé² offrait, en effet, un emplacement favorable à un port. C'est, croyons-nous, tout ce qu'il est permis d'affirmer.

Un autre passage de Strabon (4, 5, 2) indique les embouchures des quatre grands fleuves de Gaule comme points d'embarquement pour la Bretagne. Du Rhin, précise-t-il, on n'utilise pas directement l'embouchure, c'est au sud du fleuve, chez les Morins, voisins des Ménapes que se trouve le *Portus Itius* qu'utilisa César. Il s'agit de l'un des ports de Boulogne, dont nous parlerons plus loin³.

A l'embouchure de la Seine, dit ailleurs Strabon (4, 1, 14), aboutissent les marchandises qui ont descendu tout le fleuve et qui, souvent, provenaient des bassins de la Saône et du Doubs. L'embarquement se fait chez les *Lexoviens* (Lisieux, au sud de l'embouchure) ou chez les Calètes (Pays de Caux, au nord) d'où la traversée pour la Bretagne ne dure pas une journée.

Le géographe ancien n'ajoute aucun détail sur le ou les ports de l'embouchure de la Loire⁴. Pour la Garonne, il se

1. L. Maître, *Les Villes disparues des Nannètes* (1893), p. 87-118 : *De l'emplacement du port de Corbilon et des origines de Saint-Nazaire*. Plein d'observations excellentes, cet article réfute très justement les allégations de Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 285-293. Sur le bassin du Brivet, voir *Manuel*, I, p. 115, d'après de nouvelles études de L. Maître.

2. Au XI^e siècle, remarque L. Maître, *l. l.*, p. 110, Saint-Nazaire s'appelait encore Saint-Nazaire du Golfe.

3. *Ci-dessous*, p. 527.

4. C'est vraisemblablement dans les parages de la Loire qu'il convient de chercher un ancien port mentionné par Strabon (4, 4, 6) à propos des rites religieux des peuples de ce littoral : le *Port des Deux Corbeaux*. Après avoir relaté les rites originaux auxquels se livre, dans l'une des îles qui bordent le continent, une congrégation de femmes *Sarnites* (probablement *Nannètes*), il indique, sans doute également d'après Artémidore, c'est-à-dire une source plus ou moins romanesque remontant au temps de l'indépendance, un port situé « sur le rivage de l'Océan »

contente de mentionner le port de Bordeaux (4, 2, 4). « Les Bituriges Vivisques ont comme emporium Bordeaux établi sur un marais que forme la mer à l'embouchure de la Garonne. »

2) PROLÉMÉE, géographe grec de la première moitié du second siècle ap. J.-C., nous donne la liste des principaux points du rivage océanique avec leurs coordonnées. Il semblerait donc que la localisation de ces points soit aisée. Mais la signification des coordonnées antiques ne va pas sans difficultés et, en fait, les indications même de Ptolémée ont fait l'objet de nombreuses et longues discussions¹. En voici la traduction² (Fig. 165) :

où apparaissent deux corbeaux à l'aile droite tachée de blanc. Sur une table placée en un point élevé du rivage (la table d'un dolmen ?), les plaideurs placent des gâteaux ; celui des deux adversaires dont les corbeaux mangent le gâteau perd son procès. L'indication est bien vague pour permettre un essai de localisation. Cependant, en raison du nom, Desjardins propose de localiser ce port des Deux-Corbeaux à *Brandu*, au nord de la Loire, entre Guérande et la Pointe du Castelli — un peu au sud de l'embouchure de la Vilaine. *Brandu* conserverait en effet le mot gaulois *bran*, *bran* signifiant *corbeau* : cf. *Brannovices*. Étymologie et indice également incertains, cependant L. Maître, *Villes disparues des Nannètes*, p. 130 : « Au village de Brandu construit sur un mamelon granitique, autour d'un dolmen, je retrouve encore des souvenirs de prospérité disparue... »

Il suffira de se reporter à Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 258 sq., pour se rendre compte de l'incertitude qui règne sur la topographie antique de ces rivages. Les indications de Desjardins comme celles du dernier auteur qui, précisément à l'aide de Ptolémée, a traité cette question : C. Derancourt, *Reconstitution des coordonnées géographiques de Ptolémée sur le littoral atlantique et variations littorales entre Loire et Gironde*, dans *Rev. Arch.*, 1930, I, p. 74-92, sont affectées d'une tare analogue. L'un et l'autre, en des sens différents, supposent des modifications profondes, atterrissements ou submersions, survenues sur ces côtes depuis l'origine antique. Nous croyons au contraire devoir nous en tenir au principe affirmé dans notre premier volume (p. 122) de l'identité, à peu de choses près, des rivages depuis l'ère néolithique. Sur l'œuvre géographique de Ptolémée on trouvera de bons renseignements dans tous les ouvrages et travaux traitant de la géographie antique, en dernier lieu chez Kubitschek, article *Karten*, dans Pauly-Wissowa, *Realencyclop.* Mais on pourra se contenter de l'article récent de M. A. Berthelot, *Les données numériques fondamentales de la géographie antique, d'Ératosthène à Ptolémée*, dans *Rev. Arch.*, 1932, 2, 34 p., qui me semble décisif sur la question et auquel j'emprunte la plupart des explications qui vont suivre.

2. L'édition la plus commode est l'édition C. Muller (Didot, 1883) avec appareil critique, commentaire sommaire et traduction latine. Mais il convient de consulter l'édition partielle plus récente : O. Cuntz, *Die Geographie des Ptolemaeus, Gallia, Germania, Raetia, Noricum, Pannonia, Illyricum, Italia*, avec 3 cartes, Berlin, Weidmann, 1923. L'introduction de cette édition est précieuse par les indications sur les manuscrits et les Cartes jointes à certains de ces manuscrits (p. 16 sq.). L'œuvre de Ptolémée était originalement accompagnée de cartes ; mais ces cartes originales ont péri ; celles que l'on possède ne sont l'œuvre que des copistes ; elles

- Province d'Aquitaine* (II, 7) :
- Embouchure de la Garonne : 17°30' — 46°30'
 - Port des Santons : 16°30' — 46°45'
 - Cap des Santons : 16°30' — 47°15'
 - Embouchure du fleuve Canentelos : 17°15' — 47°45'
 - Cap des Pictons : 17° — 48°
 - Portus Sicor (ou Secor) : 17°30' — 48°15'
 - Embouchure de la Loire : 17°40' — 48°30'
- Province de Lugdunaise* (II, 8). Après l'embouchure de la Loire :
- Portus Brivates : 17°40' — 48°45'
 - Embouchure du fleuve Herius : 17° — 49°15'
 - Portus Vidana (ou Vindana) : 16°30' — 49°40'
 - Cap Gabaeum : 15°15' — 49°45'
- Sur la côte nord, faisant face à la mer de Bretagne, on trouve :
- Portus Saliocanos : 16°30' — 50°
 - Embouchure du fleuve Titus : 17°20' — 50°20'
 - Chez les Viducasses, Aregenua : 18° — 50°20'
 - Chez les Unelli, Cruciatonnum : 18°50' — 50°30'
 - Embouchure du fleuve Olina : 18°45' — 51°
 - Chez les Lexoviens, Noviomagus : 19°30' — 51°10'
 - Embouchure de la Seine : 20° — 51°30'
- Province de Belgique* (II, 9). Après l'embouchure de la Seine :
- Embouchure du fleuve Phrudis : 20°45' — 52°20'
 - Cap Itius : 22°15' — 53°30'
 - Gesoriacum, port des Morins : 22°30' — 53°30'

Cette nomenclature représente l'index d'une carte dressée d'après les coordonnées. Les latitudes ont été déterminées par l'observation du soleil et sont comptées à partir de l'Équateur. Ptolémée attribue au degré de latitude la valeur fixe, d'ailleurs trop faible, de 500 stades égyptiens de 157 m. 50 soit 78 km. 500. Les longitudes ont pour origine les îles Fortunées (Canaries) et sont comptées, en réalité, depuis le cap Sacré (Cap Saint-Vincent) qui est coté 29°30'. On sait que la valeur du degré de longitude varie suivant la latitude puisque tous les méridiens sont censés se rejoindre au pôle. Dans chacune de ses vingt-six cartes partielles, Ptolémée attribuait à ce degré une valeur moyenne. Pour la carte de Celto-Galatie cette valeur est calculée aux deux tiers du degré de latitude soit 333 stades qui font 52 km. 500.

De chacun des points qu'il mentionne, Ptolémée connaissait la latitude grâce aux observations astronomiques de prédé-
 apparaissent composées d'après le texte (p. 24). Elles ont donc une valeur moindre que celle des éditeurs modernes de Ptolémée. Voir notamment l'Atlas (petit fol.) joint par Muller à son édition.

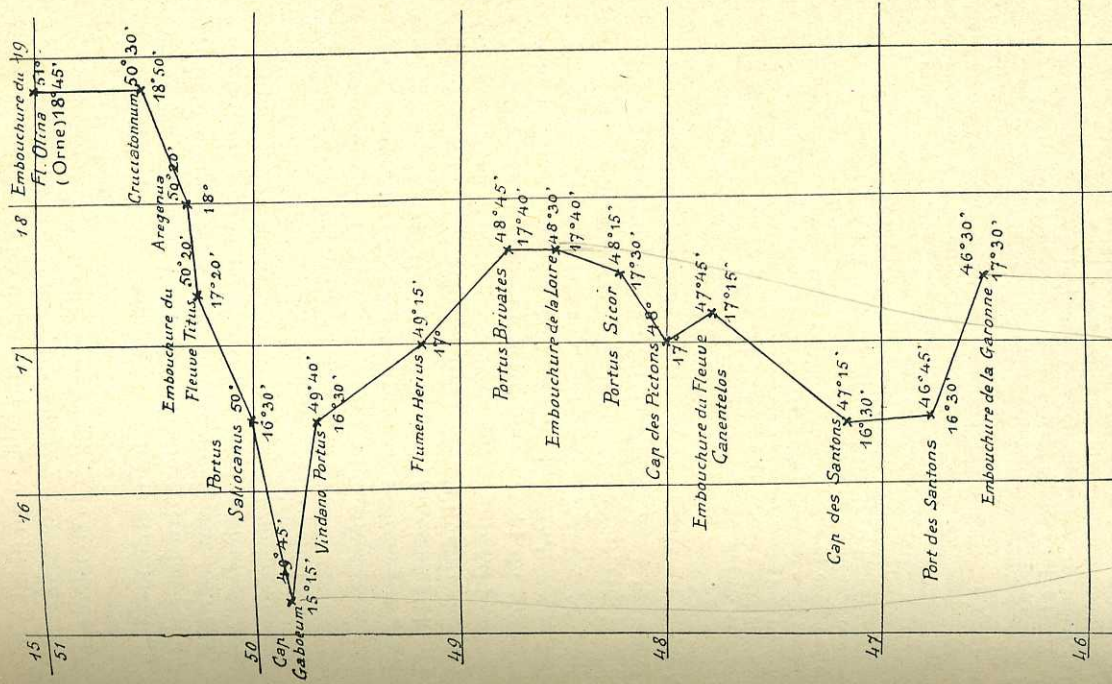


Fig. 165. — Schéma de la carte des rivages de l'Océan par Ptolémée. Série de points définis par leurs coordonnées.

cesseurs. D'autre part les distances réelles d'un point à un autre lui étaient fournies par les itinéraires. Connaissant ces deux termes il lui était donc facile de déterminer le troisième, c'est-à-dire la longitude ¹.

Pour nous, le problème que posent les coordonnées de Ptolémée est de retrouver la distance réelle entre les points successivement énumérés, c'est-à-dire, connaissant les deux côtés de l'angle droit d'un triangle rectangle, de calculer l'hypothénuse. En possession des distances réelles, au moins approximatives, d'un point à un autre, on peut essayer de localiser successivement ces différents points (Fig. 166).

L'embouchure de la Garonne étant supposée repérée sur la pointe de Grave, le port des Santons se trouvera à un degré à l'ouest (52 km. 1/2) et 15 minutes au nord (environ 19 km. 1/2). La distance entre ces deux points sera l'hypothénuse d'un triangle ayant ces deux longueurs de côtés, soit 56 km., ce qui nous conduit, sur la côte, au petit port actuel de Fouras. Le port et le cap des Santons, sur la même longitude, diffèrent de 30 minutes en latitude : le cap se trouve donc à 39 km. au nord du Port, c'est-à-dire, m'indique M. A. Berthelot, à la pointe des Baleines, au bout de l'île de Ré dont le caractère insulaire aurait été méconnu des marins passant au large ².

1. Tout ceci, d'après l'article de M. A. Berthelot, cité ci-dessus, *Rev. Arch.*, 1932, 2; particul. p. 26 : « la distance d'un point à un autre est mesurée par l'hypothénuse d'un triangle rectangle où les deux côtés de l'angle droit expriment l'un l'intervalle des longitudes, l'autre l'intervalle des latitudes. » On verra dans cet article comment toute cette géographie mathématique remonte à Erastothène et comment elle a été en partie faussée par Posidonius. Grâce à la relation de Pythéas, Erastothène connaissait le cercle polaire arctique, calculé à 66° de latitude ; il connaissait d'autre part l'Équateur. Pour les longitudes les calculs avaient été beaucoup plus empiriques. Cette géographie scientifique grecque s'oppose à la géographie pratique des Romains fondée sur la mesure des itinéraires routiers. Mais le calcul des longitudes n'a jamais été qu'approximatif. Voir les études de A. Berthelot sur le rivage de la Gaule et les villes de l'intérieur, d'après Ptolémée, dans *Rev. Et. Arc.*, 1933, fasc. 3 et 4, et 1934, fasc. 1.

2. C. Muller, éd. Didot, considère la mention du Port des Santons comme une interpolation et en attribue les coordonnées au Cap des Santons qui se trouve ainsi déplacé d'un demi-degré vers le sud. En ce cas, m'indique M. A. Berthelot, le Cap des Santons serait la pointe de l'Aiguille, saillie très accentuée à 2 kilomètres plus loin que Fouras, en passant au large de l'île Madame. Mais la distance jusqu'à l'embouchure du Canentelos ressortirait à 88 kilomètres environ, chiffre trop faible, la distance de la Pointe de l'Aiguille à l'embouchure de la Vie dépassant les cent kilomètres. La leçon des manuscrits qui distinguent le Port et le Cap des Santons paraît donc préférable. L'archéologie locale tend à placer le Port des Santons au Terrier de Toulon, à l'embouchure de la Seudre. Cf. M. Clouet, *Voie néolithique de Pérignac au Terrier de Toulon et à l'Océan*, dans *Rev. Saintonge et Aunis*, 1932,

réel ?
 1,31 km
 1,85 km
 1,38 km
 selon — Latitude 1' = 1,31 km
 Ptolémée : — Longitude 1' = 0,88 km
 en France

On s'attendrait à ce que l'embouchure du *Canentelos* fût celle de la Charente ; le nom moderne peut sembler, en effet, représenter le nom antique ¹. Mais si nos précédents calculs sont justes, l'île de Ré se trouve déjà au nord de la Charente et le Canentelos est coté à 30 minutes au nord du cap des Santons et à 45 minutes vers l'est ; la distance serait donc 56 km., au bout desquels nous rencontrons précisément l'embouchure d'un petit fleuve : la Vie, qui vient du Bocage vendéen.

Le cap des Pictons, à 23 km. serait, en continuant ainsi, la saillie du littoral où s'élève Notre-Dame des Monts, en face du dos sous-marin dit Pont-d'Yeu ² et le *Portus Sicor* ou *Secor* correspondrait à Pornic (33 km.) ³. L'embouchure de la Loire, à 21 km., serait repérée sur la pointe de Chemoulin, à l'extrémité nord de l'estuaire.

Dans la province de Ludgumaise, nous trouvons le *Briovates Portus* sur la même longitude que la pointe de Chemoulin et à 15 minutes, soit 19 km. 1/2 au nord, puis l'embouchure du fleuve *Herius*, à 40 minutes vers l'ouest (52 km. 1/2) et à 30 minutes vers le nord (26 km. 1/2) ; la distance est donc d'environ 59 km.

Dix-neuf kilomètres à partir de la pointe de Chemoulin conduisent bien au Grand Traît du Croisic, vers le Croisic et Batz, dans l'ancienne baie convertie aujourd'hui, en majeure partie, en marais salants, qui s'étend au pied de la colline de Guérande et où L. Maître, en raison de considérations topographiques et archéologiques localisait déjà le *Portus Briovates*. Mais l'embouchure de la Vilaine ne se trouve guère qu'à vingt ou vingt-cinq kilomètres de là.

Une soixantaine de kilomètres conduisent plutôt vers Port-Navalo et Locmariaker. Le fleuve *Herius* serait donc, en réalité, le golfe du Morbihan, les embouchures des rivières de Vannes et d'Auray et le *Vindana Portus* (30' à l'ouest, 25' au nord) devrait être reporté vers Lorient, à l'embouchure du

1. Le nom antique de la Charente paraît avoir été *Canentonus*.

2. C. Muller indique la Pointe de Boisvinet vers Noirmoutiers.

3. L'identification du *Portus Secor* à Pornic a pour elle l'autorité de L. Maître, *Les Villes disparues des Nannètes*, p. 121. C'est aussi vers ces parages que le place Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 274 : « on ne connaît pas l'emplacement du *Portus Sicor* mais il pourrait être placé au fond de la baie de Bourgneuf soit aux environs de Machecoul et de Bourgneuf, soit plutôt à Pornic. »

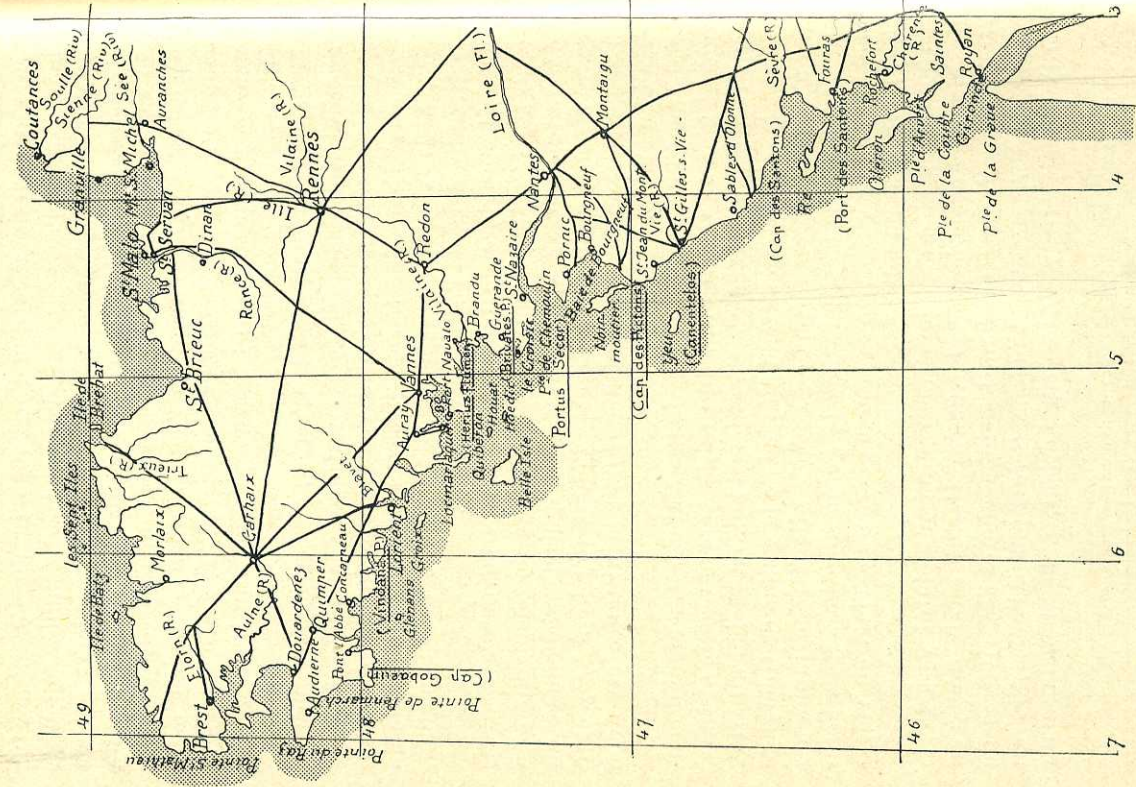


Fig. 166. — Le rivage de l'Océan et ses routes. Essai de localisation des points nommés par Ptolémée.

Blavet ¹. La distance de 1 degré et quart de longitude et de 5 minutes de latitude, au total environ 80 kilomètres, qui sépare le Port de *Vindana* du cap *Gabaeum*, est même un peu courte jusqu'à la Pointe-du-Raz; elle mettrait plutôt vers celle de Penmarc'h.

Mais que le cap Gabaeum représente Penmarc'h ou même la pointe du Raz, les latitudes de la côte septentrionale sont évidemment beaucoup trop faibles. La différence de 1 degré et quart de longitude et de cinq minutes seulement de latitude entre le cap extrême du Finistère et le premier point mentionné sur les Côtes du Nord donne 80 kilomètres, ce qui peut s'accorder, en ne tenant compte que de cette distance, avec la localisation du *Saliocanus Portus* vers la rivière de Morlaix ².

Quel est ce fleuve Titus qui a son embouchure à 50 minutes à l'est et 20 minutes au nord (environ 60 km.)? On ne trouve guère à cette distance que le Trieux ³ qui forme, en effet, un assez large estuaire, en face de l'île de Bréhat.

La mention qui suit celle du fleuve Titus est certainement fautive. Dans la série des coordonnées les chiffres sont bien ceux qui semblent faire suite aux précédents mais la mention des *Viducasses* et celle d'*Aregenua* nous entraîne assez loin vers l'est, à Vieux, à 11 km. au sud-ouest de Caen. A 22 km. de la côte, la ville des Viducasses se trouve sur l'Orne. Son nom ne devrait donc venir qu'après l'embouchure du fleuve *Oliua*, l'Orne et immédiatement avant la ville des Lexoviens *Noviomagus*, Lisieux ⁴.

1. Tel est également l'avis formulé par Gosselin dans les notes de l'édition Muller-Didot, contre d'Anville qui croit reconnaître la Vilaine dans le fleuve *Herius*.

2. C'est également l'avis de Gosselin dans C. Muller, éd. de Ptolémée, notes, contre d'Anville et d'autres qui indiquent, en raison de son nom : *Port-Sliocan* ou Port-Liogan près de Loo-Christ, petite baie au nord de la Pointe Saint-Mathieu, entre le port du Conquet et l'anse des Blancs-Sablons. Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 312, remarque qu'ailleurs que l'analogie du nom peut fort bien être fortuite ou plus apparente que réelle et que cette position convenait peu pour un ancien port. Il note que Kerviller, *Etude crit. sur la géogr. presqu'île armoricaine*, *Mém. Assoc. Brél.*, 1873, pense plutôt à Douarnenez où aboutissent de nombreuses routes. Il est évident que ces latitudes sont trop faibles pour toute la Côte du nord.

3. Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 141 et 324, pense aussi au Trieux. Mais, ajouté-t-il, il n'existe aucune bonne raison qui nous empêche d'y voir aussi bien la Rance aux bouches de laquelle était *Aletum* (près de Saint-Servan), aucune bonne raison, sauf les coordonnées de Ptolémée. Sur Alet, cf. notre t. I, p. 382.

4. L'erreur est évidente. Il ne s'agit pas d'une faute de manuscrit, mais d'une indication erronée du document cartographique suivi par Ptolémée. Cette localisation fautive des Viducasses se trouve en effet confirmée un peu plus loin (II, 8, 5) :

Les *Unelli* sont le peuple du Cotentin. Leur port de *Cruciatonon* est vraisemblablement Carentan, vers l'embouchure de l'Aure au sud-est de la presqu'île¹. Mais on s'étonne de voir l'embouchure de l'Orne placée à 5' à l'ouest alors qu'elle est à 70 km. à l'est et, à 30' au nord alors qu'elle est sensiblement sur la même latitude. Il y a ici une nouvelle erreur. Du reste la localisation des noms donnés par Ptolémée est, par ailleurs, assez nette pour permettre de laisser là ce texte d'une géographie erronée.

3) LA NOTITIA DIGNITATUM. — S'il s'agissait de préciser la topographie de ces côtes, il faudrait en outre tenir compte des renseignements que nous apporte, pour la fin de l'époque romaine, cet important document administratif et militaire. Mais nous avons suffisamment traité, dans notre premier volume, de l'organisation défensive du littoral² et d'autre part, ce que nous cherchons ici, c'est avant tout, un type de port gallo-romain sur l'Océan.

D'une façon générale, ce que l'on peut reconnaître, c'est le grand nombre des petits ports, excluant précisément l'organisation d'un grand port ; petits ports de pêche et de cabotage, situés de préférence aux embouchures des fleuves et rivières et permettant sans doute aux barques de remonter vers l'intérieur en profitant des marées. L'incertitude même des indications fournies par les textes antiques nous donne l'idée d'une activité maritime médiocre, purement indigène et locale. L'État romain ne paraît s'être occupé de ces côtes qu'à partir

¹ Sur la côte septentrionale, à partir de la Seine, les Calètes dont l'oppidum est Julibona (Lillebonne) : 20°15' — 51°20'. Après eux (c'est-à-dire vers l'ouest) viennent les Lexoviens, puis les Unelli, après lesquels on trouve les Viducasses et, les derniers, jusqu'au Cap Gabacum, les Osismiens dont l'oppidum est *Vorgum* : 17°40' — 50°10'...² L'erreur a dû embarrasser dès l'antiquité. Trois des manuscrits ont supprimé la mention des Viducasses ; quatre de ceux qui la conservent font suivre la mention d'Argenua de l'indication : embouchure du fleuve. Les commentateurs modernes ont hésité entre ces différentes leçons ; les uns ont proposé de reconnaître dans cette *Argenua* un fleuve, l'*Argenou* vers l'embouchure duquel se trouve Guildo et, un peu plus haut, Plancocët, ou bien, la rivière d'Aure qui a son embouchure à Carentan ; d'autres ont voulu corriger *Argenua* en *Reginea* (Erqui) citée par la Table de Peutinger, chez les Curiosolites. Sur *Argenua* des Viducasses, cf. le *Corpus Inscr.*, XIII, I, 1, p. 496, et sur la géographie antique de la région, Dr Doranlo, *La civitas des Lexovii et ses abornements*, dans *R. E. A.*, 1932, p. 159-181 et carte p. 181.

1. *Corp.*, XIII, I, 1, p. 494.
2. *Manuel*, I, p. 389-395.

de la fin du III^e siècle, lorsqu'il s'agit de les défendre contre les incursions des pirates.

Les vestiges archéologiques.

Entre les grandes villes de Bordeaux au sud et de Boulogne au nord, un seul point de toute cette côte paraît avoir été animé d'une vie romaine un peu intense. C'est le *Portus Brivates* que les indications de Ptolémée permettent de localiser vers le Croisic et Batz et qui, bien que situé un peu au nord de

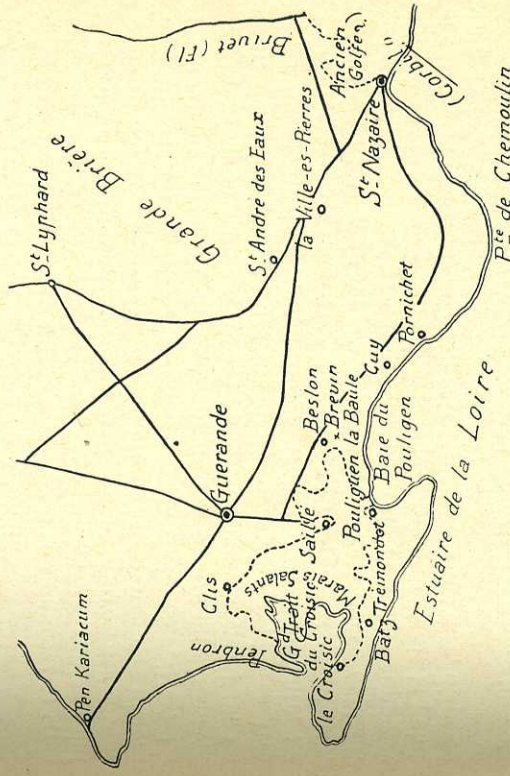


Fig. 167. — Portus Brivates et la rive nord de l'estuaire de la Loire. (D'après L. Maitre, *Les Villes disparues des Namnètes*.) L'état ancien est figuré en pointillé.

l'estuaire de la Loire, peut compter comme le port de son embouchure. Il communiquait en effet avec le fleuve par le passage du Pouliguen par lequel il pouvait recevoir tout le trafic de l'intérieur (Fig. 167).

Les traces matérielles du *Portus Brivates* peuvent se reconnaître près de Batz, à la butte de Trémondet¹ (Fig. 168).

1. Nous suivons ici la description de M. L. Maitre, *Les villes disparues des Namnètes*, p. 144 sq. Voir le compte rendu de ses fouilles, *B. A. C.*, 1891, p. 464-469.

Adossées à la butte et tournées vers le golfe, face au nord, se trouvent trois citernes, cylindres de maçonnerie de 2 mètres de haut sur 2 m. 50 de diamètre et d'une contenance d'environ 80 Hl. Chacun de ces cylindres est couvert d'une calotte hémisphérique percée à son sommet d'un regard de 0,88 de diamètre. Le niveau inférieur est muni de deux trous de sortie, l'un au niveau du carrelage du sol, l'autre, un pied plus haut, le premier pour la vidange du récipient, le second pour l'écoulement du liquide qu'il contenait. Des conduits ou avant-becs semblables à des gargouilles convergeaient, des trois citernes, vers le même point; ils étaient garnis, autant qu'on en peut juger par les restes, d'une clef ou robinet.

Ces ruines devaient être des réservoirs d'eau douce. Les trois citernes représentent, en plan, trois cercles tangents, celui du milieu se trouvant en arrière des deux autres. Elles sont aujourd'hui éventrées. La construction est faite de pierres irrégulières noyées dans un mortier de briques pilées. Le revêtement extérieur en petit appareil a sans doute disparu. A l'intérieur se voit encore un enduit de ciment très lisse. Le fond de deux des citernes est dallé de grosses pierres très exactement ajustées; celui de la troisième est cimenté. Le couronnement du regard est maçonné de briques et d'ardoises. Le caractère romain de toute cette construction est évident.

C'est donc en avant de ces citernes que l'on doit supposer l'un des principaux points d'abordage du port. C'était le point d'eau mais le port lui-même devait être, pour ainsi dire, dispersé tout le long du golfe.

M. L. Maître mentionne, en effet, plusieurs trouvailles de carcasses de bateaux dans les marais salants actuels, non pas dans les étiers que remontaient jadis les gabares chargées de sel mais dans les vasières¹. Ces débris, pense-t-il, ne peuvent provenir que de naufrages antérieurs à la construction des salines et, d'autre part, doivent dater de la période historique.

« Qu'on supprime », dit-il, « les marais salants dont la construction ne date que du haut Moyen Âge, on aura, sous Guérande, une immense plaine sillonnée de cours d'eau et d'étangs salés qui découpent le territoire en un nombre infini d'îles et de presqu'îles. Les rochers de l'île du Croisic, les pointes de Pen-

1. *Ibid.*, p. 132.

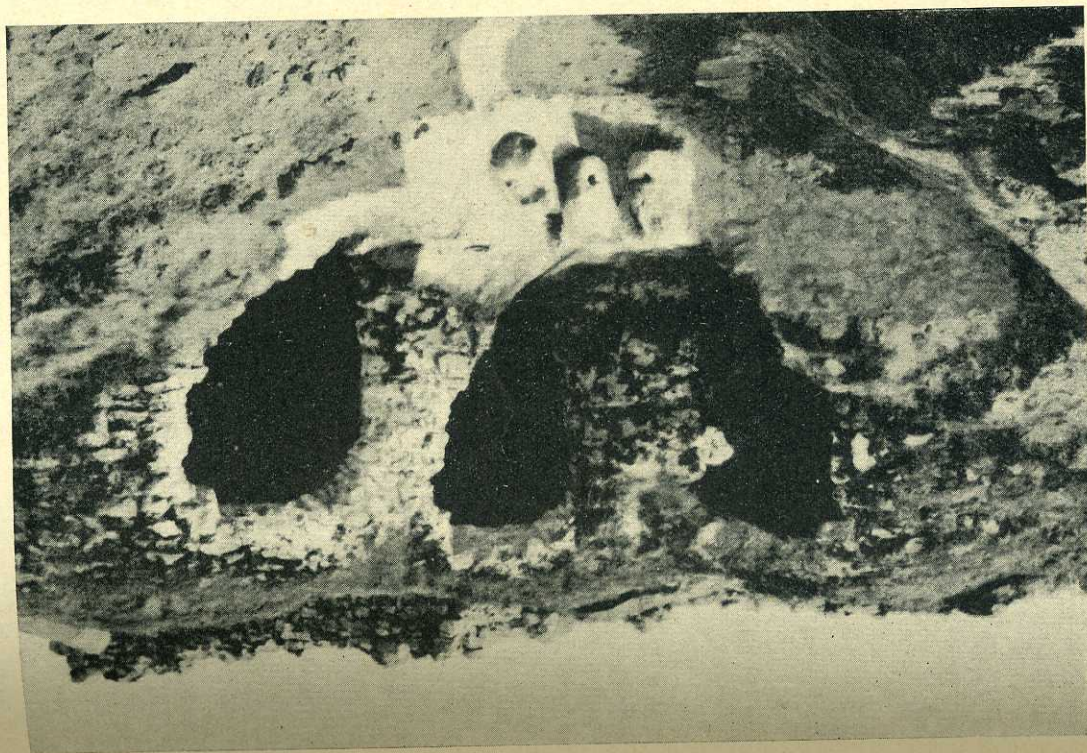


Fig. 168. — Les citernes de la Butte de Trémondet près du Croisic. (Cliché L. Maître, *Les Villes disparues des Nannètes*, et B. A. C., 1891, pl. XXXIII.)

bron et de La Baule sont autant de brise-lames qui défendent les bateaux contre les fureurs de l'Océan. De l'avis de tous les marins, il n'y a pas de meilleur refuge sur toute la côte armoricaine. C'est vraiment le port par excellence de la rive méridionale surtout pour les bateaux d'un faible tonnage comme étaient ceux des peuples primitifs¹. » Nous reconnaissons là une petite mer intérieure comme le golfe du Morbihan, comme les lagunes qui séparent Narbonne de la mer. Croisic et Batz sont le Locmariaquer de cette étendue d'eau.

Le *Portus Brivates*, en somme, était formé par la réunion de tous les canaux navigables conduisant à Saillé, à Congor, à Quéignon, à tous les endroits où M. L. Maître trouve les traces d'une activité minière ou industrielle².

A l'embouchure de la Seine.

De l'embouchure de la Seine, indiquait Strabon, on s'embarque pour la Bretagne chez les Lexoviens et les Calètes et Ptolémée, dans sa nomenclature de la côte, mentionne la ville des Lexoviens, *Noxiomagus*, aujourd'hui Lisieux. Il est cependant douteux que Lisieux ait jamais été port de mer car, à plus de trente kilomètres de la côte, la ville n'est baignée que par un bien modeste cours d'eau, trop faible, semble-t-il, pour avoir jamais servi à la navigation³.

Il n'en était pas de même chez les Calètes (pays de Caux) au nord de la Seine. Nous y connaissons deux ports, modestes prédecesseurs du Havre : *Caracotinum*, Harfleur, où l'itinéraire

1. *Ibid.*, p. 122.

2. Le nom de *Portus Brivates* est évidemment le même que celui du cours d'eau actuel, le Brivet, qui a formé la Grande-Brière. Mais le Brivet se jette dans la Loire un peu en amont de Saint-Nazaire, constituant l'estuaire où L. Maître place précisément Corbillo. Le nom de *Brivates*, pense L. Maître, est assez banal en Gaule pour qu'il ait pu s'appliquer également à l'emplacement du Grand Trait du Croisic, voisin d'ailleurs du bassin du Brivet. Il relève également les noms de *Bribin* (le Haut et le Bas-Brivin), au fond du *Portus Brivates* et de Saint-Brévin, sur la rive méridionale de la Loire, p. 163, 164. C'est dans ces parages que L. Maître place la bataille navale entre César et les Vénètes. La flotte vénète se serait concentrée dans le *Portus Brivates*, guettant, de là, la sortie de la flotte romaine par l'estuaire de la Loire... Le golfe du Morbihan, dit-il, aurait été beaucoup trop éloigné de la Loire.

3. Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, p. 339. Sur Lisieux et ses antiques, cf. Dr Doranlo, *Épigraphie Lexovienne*, 1931.

d'Antonin fait aboutir une grande route venant d'*Augustobona*, Troyes et *Juliobona* Lillebonne.

Lillebonne, capitale des Calètes, ne fut dans l'antiquité qu'une petite ville. Elle réunissait cependant les conditions les plus favorables à l'activité d'un port et représente le type de ce que durent être ces havres secondaires de l'époque gallo-romaine¹.

Elle se trouve en effet au fond de l'estuaire, au point extrême où il est encore facile de traverser le fleuve, au passage de la route qui relie les terres du sud à celles du nord de la Seine. Vers l'est, en suivant la rive droite, une autre route conduisait à Rouen et à Paris. C'est donc un carrefour des voies terrestres qui attira en ce point le rendez-vous de la navigation maritime et fluviale.

Aujourd'hui, Lillebonne se trouve à l'écart de la Seine. Une plaine basse l'en sépare de quatre bons kilomètres. C'est un ancien golfe, un estuaire secondaire que la petite rivière du Bolbec ouvrait jadis sur le fleuve². Le port se trouvait donc, comme presque toujours, à l'abri du courant principal, sur un affluent, où il profitait d'ailleurs du flux et reflux des marées.

On connaît de la ville son théâtre, les restes de ses thermes, de quelques habitations, de petits temples et de villas des environs immédiats. Vers la fin du III^e siècle, semble-t-il, un *castrum* fut construit à proximité de l'ancien forum. On croit avoir reconnu les traces de quais avec anneaux d'amarrage³. Si la topographie de la ville elle-même et des grandes routes qui avaient leur croisement à son forum, est reconnaissable, son port, aujourd'hui recouvert par les prairies, nous échappe. On n'en distingue, de façon certaine, que l'emplacement.

Bordeaux.

L'avantage de Bordeaux sur tous les autres ports du littoral océanique tenait à la situation de la ville non seulement à

1. R. Lantier, *La Ville romaine de Lillebonne*, dans *Rev. Arch.*, 1913, 1, p. 184-208, carte, p. 185 et plan, p. 189.

2. « En 1553, des barques pouvaient encore remonter jusqu'au Quai du Mesnil, à un kilomètre de l'Église, dans la partie sud-ouest de la vallée, occupée aujourd'hui par des prairies baignées et par des marécages. » Lantier, *l. l.*, p. 187.

3. Pour tous ces faits, voir l'étude de Lantier, *Rev. Arch.*, 1913, 1, p. 184-208.

l'extrémité de la grande voie fluviale de la Garonne qui unissait les régions du Sud-Ouest et du Centre avec la Méditerranée mais encore sur la grande route de l'Espagne vers le nord. Bordeaux s'est élevé au point où la voie de terre franchit le fleuve. Il est le dernier passage avant l'estuaire, le pont pour ainsi dire, formé par les collines qui s'avancent là jusqu'à la berge du fleuve.

L'emporium, disait Strabon, est établi sur les marais que forme l'estuaire. En réalité, remarque C. Jullian, là où Bordeaux s'élève, il y a des collines. Bordeaux est le dernier point de terre ferme que le fleuve rencontre dans sa descente vers la mer. Entre les deux dernières collines sur lesquelles s'est fixée la ville coule la petite rivière, le Devèze. Elle aboutissait au fleuve par un assez vaste estuaire que remplissait la marée. Cet estuaire, à l'intérieur même de la ville, pouvait renfermer toute une flotte de petits navires qui s'y trouvaient fort à l'abri¹.

Nous devons donc imaginer ce port comme un *emporium* fluvial recevant les bateaux dans la ville même dont les quais, les entrepôts et le forum marchand, forment le cœur. Nous devons l'imaginer car rien n'en a subsisté : tout a été comblé dès le haut Moyen Âge ; on n'a retrouvé que les substructions d'un petit temple vers l'entrée de ce qui devait être le port. On ne connaît pas davantage l'existence de quais sur les bords du fleuve principal. L'activité des bords de la Gironde a pu s'animer dès l'époque romaine mais elle n'a pas laissé de trace.

Quoique la culture de la vigne ne date, dans la région, que de la fin du III^e et du IV^e siècle, l'épigraphie nous confirme l'importance du trafic commercial dès les siècles du haut Empire. Parmi trente-deux inscriptions d'étrangers, Gaulois, Espagnols, Grecs d'Asie, figure celle d'un Trévire, mort à Bordeaux, et qui s'intitule *negotiator Britannicus*, commerçant avec la Bretagne ; elle semble dater du I^{er} siècle². Un texte nouveau, trouvé en 1921 et daté de l'année 237, est venu confirmer l'activité des relations entre Bordeaux et l'île bretonne³.

1. C. Jullian, *Histoire de Bordeaux*, p. 6-9, 32 sq ; et *Inscr. rom. de Bordeaux*, II, pl. IX. Cf. notre t. I, p. 410 et fig 114.

2. C. Jullian, *Inscr. rom. de Bordeaux*, I, n° 62, p. 178.

3. P. Courteault, *Inscription nouvelle de Bordeaux*, dans *R. E. A.*, 1922, p. 236-246. Espérandieu, *Recueil*, IX, 6932. Voici ce texte :

C'est une dédicace à la Tutèle qualifiée de *Boudig(a)* : la Victorieuse, surnom dans lequel on reconnaît le nom de l'héroïne bretonne *Boudicca*. Le bas-relief qui accompagnait l'inscription présente, sur la face principale, l'image de la *Tutèle* bordelaise, plus ou moins assimilée à la *Magna Mater*, la grande divinité de l'époque. Sur le côté gauche est figuré le dieu fluvial *Garunnas* et, à gauche, sur un socle, un sanglier, arme parlante de la ville d'*Eburacum*, York, dont le dédicant était sévir. Quel motif avait conduit cet insulaire à Bordeaux ? L'inscription ne le dit pas mais il est permis de supposer qu'il s'agissait d'affaires commerciales.

Boulogne.

Malgré les transformations profondes subies par le terrain, le port ou plutôt les ports anciens de Boulogne sont assez bien connus. L'étude qu'en fait Desjardins paraît excellente ; nous nous contenterons de la résumer très sommairement ici¹ (Fig. 169).

Le port moderne est une construction entièrement artificielle ; il occupe la partie gauche de l'ancien estuaire de la Liane (autrefois Elne).

Pour l'époque antique, il convient de distinguer trois ports distincts² :

1) Le *Portus Itius*, celui qu'utilisa César et qui demeura,

DEAE. TVTELE. BOVDIG(ae)
M. AVR. LVNARIS III III
VIR. AVG. COL. EBOR. ET
LIND. PROV. BRIT. INF.
ARAM. QVAM. VOVER
AB. EBORACI. AVECT(us)
V. S. L. M.
PERPETVO ET CORNE
[Itano coss] (237)

Deae Tutel(a)e Boudig(ae), M. Aur(elius) Lunaris, sevir Aug(ustalis) col(oniae) Ebor(ac)i et Lind(i) (Lincoln) prop(rietae) Brit(anniae) In(frictoris) : aram quam voverat ab Eboraci avect(us), v(otum) s(olvit) (libenter) m(erito). Perpetuo et Corneliano consulibus.

1. Géogr. Gaule, I, p. 348-390. Voir aussi *Boulogne et la région Boulonnaise* publié à l'occasion du 28^e Congrès de l'A. F. A. S., 1899, I, p. 1-45 et p. 698 sq. ; *Le Port de Boulogne*, par J. Voisin, Ingénieur des Ponts. Cf. abbé Haigueré, *Dicl. hist. et arch. Pas-de-Calais*.

2. Cf. Manuel, I, p. 389, n. 1 et 395 n. 5.

semble-t-il, le plus actif durant le haut Empire. C'était un port fluvial. Il se trouvait fort probablement vers la bourgade mo-

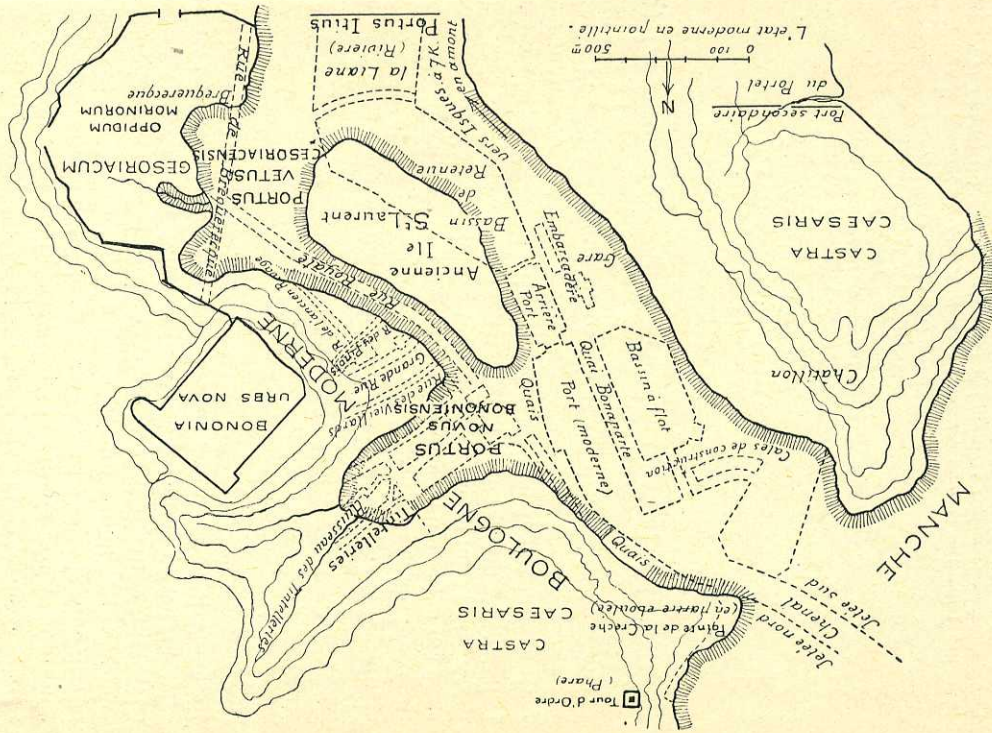


Fig. 169. — Les ports antiques de Boulogne. (D'après Desjardins, *Géogr. Gaule*, I, pl. XVII).

viell oppidum indigène, domine immédiatement le fond de l'estuaire, à environ 4 km. de la mer. A ses pieds les anses du rivage pouvaient servir d'abri aux navires. L'ensemble de ce port était protégé par l'ancienne île Saint-Laurent. On comprend très bien comment, en se servant de cette île, Constance-Chlore put, en 286, bloquer le port et la citadelle de Gesoriacum où s'étaient réfugiés les pirates de Carausius¹.

3) A petite distance de Gesoriacum sur une hauteur dominant la rive nord de l'estuaire fut fortifiée, à la fin du III^e siècle, la ville neuve de *Bononia*. A l'ouest de la citadelle, le ruisseau des Tintilleries formait un assez large estuaire creusé entre deux collines et bien abrité par elles. C'est là que fut créé le nouveau port, occupé aujourd'hui par tout un quartier de la ville².

C'est sur la falaise dominant la mer au nord-ouest du *Portus Bononiensis* qu'avait été élevé autrefois, par Caligula, le phare signalant l'entrée de la *Liane* et les ports disséminés en divers points de son estuaire. Ce phare, la Tour d'Ordre, a subsisté dans son gros œuvre jusqu'au XVII^e siècle. Récemment, un éboulement de la falaise en a mis au jour les substructions. On peut se le représenter d'après le type des autres phares antiques³.

4) César mentionne encore, un *portus paulo infra*. C'est directement sur la côte, au sud de l'embouchure, au *Portel*, qu'il faut localiser ce point de relâche secondaire.

1. *Incerti Panegyri. Constantio Caesari* (Baehrens VIII), 6, 2 : ...*omnem illum sinum portus (Gesoriacensis), quem stans vicibus aestus alternat, deflaxit in aditu trabibus ingestisque saxis, inivium navibus reddidisti atque ipsam loci naturam admirabili ratione superasti...*³

2. Ce port, comme d'ailleurs l'oppidum de *Bononia* dont il dépend, ont dû être utilisés bien avant la période du III^e-IV^e siècles, durant laquelle ils devinrent la ville et le port principal de l'estuaire. Dans le quartier des Tintilleries qui occupe l'emplacement de ce port, des antiquités romaines apparaissent à 5 mètres de profondeur dans le sous-sol.

3. Cf. *Manuel*, I, p. 471 et notes, où nous donnons l'indication des études générales sur les Phares antiques. On y ajoutera H. Thiersch, *Griechische Leuchttfeuer*, dans *Jahrb. d. deutsch. arch. Inst.*, 1915, p. 213 sq., cf. *Arch. Anz.*, 1915, col. 52, et R. Hennig, *Abhandl. z. Gesch. d. Schiffahrt*, 1927, chap. VII, p. 126 sq. ; *Zur Frühgeschichte der Leuchttfeuer*. Voir aussi le volume sur *Boulogne et la région Boulonnaise*, mentionné ci-dessus, p. 708 sq., avec de nombreux croquis, extraits pour la plupart de l'ouvrage de E. Allard, *les Phares* (1889) ainsi que les récentes études sur les Phares de Douvres, Mortimer Wheeler, *The roman Lighthouses at Dover*, dans *Arch. Journ.*, 1930, et résumé dans *Antiquity*, 1930, p. 352-356.

derne de *Isques* qui en a conservé le nom, à 7 km. environ en amont de l'embouchure. Les installations devaient en être en bois ; on n'en a rien retrouvé.

2) Le *Portus Gesoriacensis*. L'oppidum de *Gesoriacum*, le